КРЫЛЬЯ
НАД
ОКЕАНОМ
АВИАЦИЯ
ВМФ
61

КРЫЛЬЯ НАД ОКЕАНОМ

ДОКУМЕНТАЛЬНО-ХУДОЖЕСТВЕННАЯ КОМПОЗИЦИЯ
О МОРСКОЙ АВИАЦИИ

МОСКВА
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»
1986

ББК 68.66
К 85

Авторы-составители
И. ЦЫБУЛЬСКИЙ, В. ЧЕЧИН, О. ЧЕЧИН

Второе издание, переработанное

К $\frac{4702010200-268}{078(02)-86}$ КБ—028—014—86

Слово к читателю

Книга «Крылья над океаном» адресована прежде всего молодому читателю. Отзывы, поступившие в адрес авторов первого издания, свидетельствуют о большом интересе советской молодежи к героическому прошлому советского народа, его славных Вооруженных Сил, отстоявших свободу и независимость нашей Родины в ожесточенных боях с врагами социалистического Отечества.

Книга знакомит читателя с историей нашей морской авиации — от ее зарождения до сегодняшнего дня. Это — дань глубокого уважения подвигам крылатых моряков в годы гражданской и Великой Отечественной войн и их самоотверженному ратному труду в мирное время.

Первая часть книги рассказывает о становлении морской авиации. Читатель узнает о первых русских гидросамолетах и первом отечественном авианосце «Орлица», успешно воевавшем на Балтике в 1916 году, об участии морских летчиков в защите Советской власти. Здесь помещены интересные материалы об избрании В. И. Ленина почетным пилотом Балтийского моря, рассказано о начале шефства комсомола над Рабоче-Крестьянским Красным Флотом и морской авиацией.

Особое место авторы уделяют освоению Арктики. В книге немало волнующих страниц, повествующих о полетах первопроходцев северных широт, чьи имена в 20—30-е годы были символами мужества и дерзости человеческого духа. Напомним, что летопись Героев Советского Союза началась именно с морских летчиков. Ими стали А. Ляпидевский, получивший Звезду Героя № 1, С. Леваневский, В. Молоков и И. Доронин, входившие в семерку отважных асов, удостоенных высшей награды страны за спасение челюскинцев в 1934 году.

Вторая часть книги, озаглавленная «Битва над морем», посвящена Великой Отечественной войне. За ратные подвиги 260 морским летчикам присвоено звание Героя Советского Союза, а Б. Сафонов, А. Мазуренко, В. Раков, Н. Степанян и Н. Челноков удостоены этого звания дважды. С волнением сегодняшний молодой человек прочтет очерки о «комсомольском» генерале Н. Острякове — герое боев в республиканской Испании и обороны Севастополя, о флотских истребителях И. Любимове и Л. Белоусове, которые после тяжелейших операций снова сели, как Алексей Маресьев, за штурвал самолета, о комсомольце М. Янко, повторившем подвиг Н. Гастелло на Тихом океане.

Книга «Крылья над океаном» рассказывает также о послевоенном развитии морской авиации и ее роли в укреплении Вооруженных Сил нашей страны.

Решать крупномасштабные задачи по совершенствованию развитого социализма, поставленные XXVII съездом КПСС, советскому народу приходится в сложной международной обстановке, обострившейся по вине реакционных империалистических кругов США и их союзников по НАТО.

Стремясь затормозить ход истории, международный империализм усиливает реакцию по всем направлениям, нагнетает международную напряженность, пытается сломать установившееся военно-стратегическое равновесие между СССР и США, Организацией Варшавского Договора и НАТО. С этой целью империализм США развязал небывалую по масштабам гонку вооружений, уде-

лив особое внимание военно-морским силам, как важнейшему средству в проведении агрессивной империалистической политики. В этих условиях, отмечается в Программе партии, «КПСС будет прилагать все усилия к тому, чтобы Вооруженные Силы СССР находились на уровне, исключающем стратегическое превосходство сил империализма».

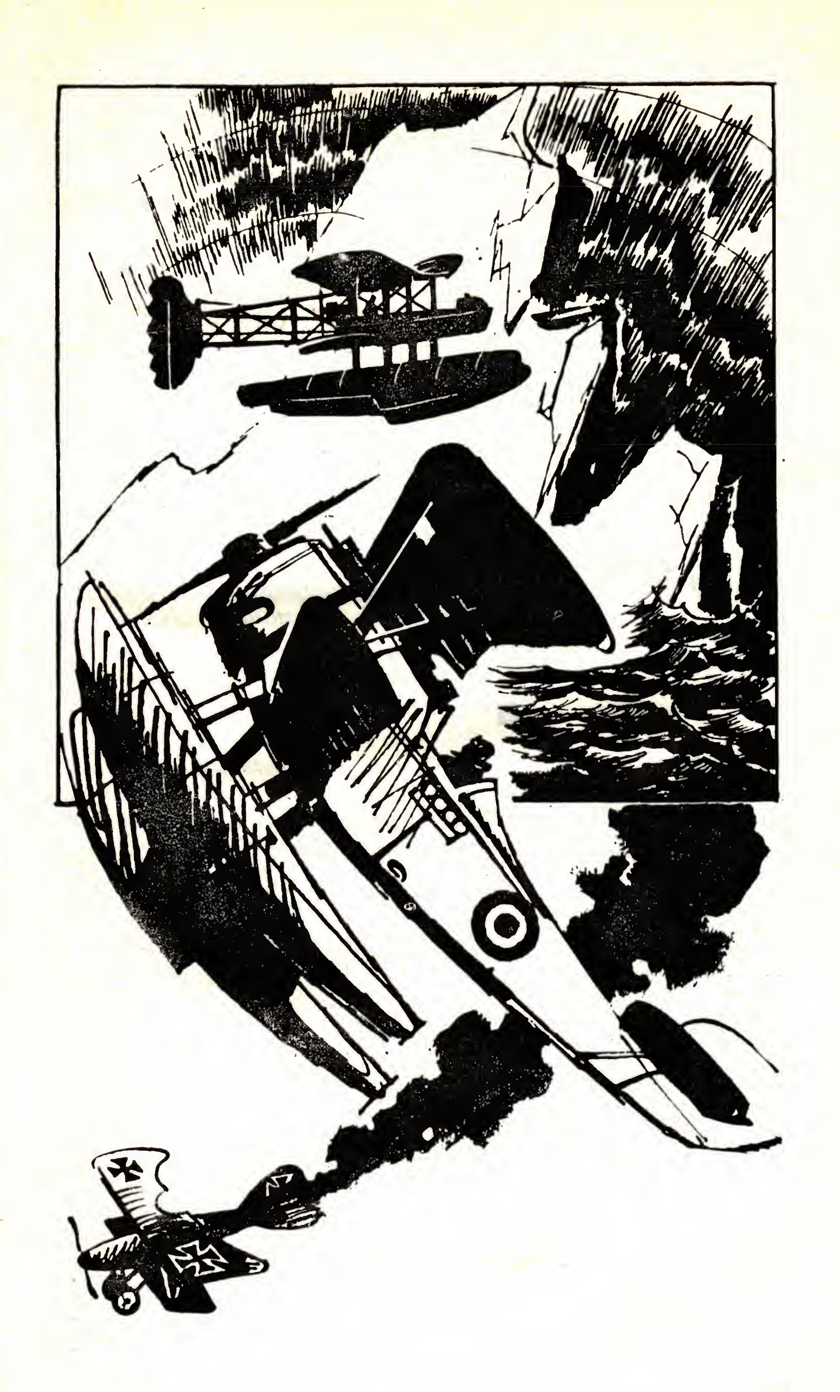
Наш сегодняшний океанский Военно-Морской Флот отвечает этим требованиям партии. Морская авиация, как составная часть Военно-Морского Флота, впитала в себя новейшие достижения отечественной научно-технической мысли в области самолетостроения, энергетики, радиоэлектроники. Морские летчики освоили самолеты вертикального взлета и посадки, которыми оснащены современные авианесущие крейсера. Об этом и идет речь в заключительной, третьей части книги — «На страже морских рубежей».

Особо следует выделить страницы, посвященные Ю. Гагарину. Немногим, вероятно, известно, что первый космонавт Земли более двух лет служил в истребительной авиации Северного флота. Там он был принят в ряды Коммунистической партии Советского Союза и рекомендован в отряд космонавтов.

Морской летчик готов к подвигу и в мирное время. В книге рассказывается о том, как спасали рыбаков военные вертолетчики, о беззаветном выполнении воинского долга комсоргом прапорщиком А. Жарковым. Не может оставить равнодушным и очерк «Ничто не забыто» — об участнике Великой Отечественной войны полковнике В. Бондаренко, который восстанавливает боевые самолеты, сбитые во время воздушных сражений в Заполярье.

Первое издание книги с интересом встречено и молодежью, и ветеранами морской авиации. Книга привлекает своей достоверностью, широким охватом событий, глубиной психологических переживаний. Новое издание книги хотелось бы увидеть прежде всего в руках нынешних комсомольцев, которым предстоит еще окрыляться, выбирать свою дорогу в жизни. На мой взгляд, «Крылья над океаном» приведут в нашу летную семью новый отряд тех, кого влечет романтика полета и жажда героических дел.

Командующий авиацией ВМФ,
Герой Советского Союза,
лауреат Ленинской премии
генерал-полковник авиации
Г. А. КУЗНЕЦОВ



Часть первая

ФЛОТ ОКРЫЛЯЕТСЯ

Гидроавиация в России стала развиваться с 1911 года. Сначала гидросамолеты закупались за границей, однако вскоре русские авиаконструкторы В. А. Лебедев и Д. П. Григорович создали несколько отечественных моделей летающих лодок. Модификации лодки М-1 конструкции Дмитрия Павловича Григоровича превзошли лучшие зарубежные образцы.

■

Удивительно, что первое свое практическое применение гидросамолеты нашли в Арктике! Ведь в начале XX века там, по существу, не было обжитых мест и вовсе не изучались сложные гидрометеорологические условия.

РАЗВЕДКА АРКТИКИ

В 1909 году знаменитый американский путешественник Роберт Пири, первым покоривший Северный полюс, остановился перед огромной полыньей во льдах и воскликнул: «О, если б у меня были крылья!» Его мечту осуществил пять лет спустя офицер русского флота Ян Нагурский вместе с матросом первой статьи Евгением Кузнецовым. Их гидросамолет «фарман»

впервые совершил полет в Арктике, в районе Новой Земли.

Прежде чем отправиться за Полярный круг, Ян Нагурский написал письмо другому известному полярному исследователю — Руалю Амундсену, и легендарный норвежец ответил: «С вашими полетами связываются большие надежды. Если они осуществятся, Север будет наш, льды не будут препятствием для человека, вооруженного техникой. Желаю успеха в вашем начинании». Но позже, после перелета через Северный полюс на дирижабле «Норвегия» в 1926 году, когда Руаль Амундсен чуть не замерз на леденящем ветру в открытой гондоле, он усомнился в возможности человека стать хозяином в Арктике.

Ян Нагурский надеялся разыскать с воздуха русские арктические экспедиции Г. Я. Седова, Г. Л. Брусилова и В. А. Русанова, пропавшие в бескрайних льдах накануне первой мировой войны. Он отправился за своим гидропланом во Францию и сам собирал его вместе с рабочими в цехах парижского завода. Совершив 18 тренировочных полетов, Ян Нагурский разобрал «фарман» и двинулся с ним в Мурманск. Здесь он и познакомился с матросом-мотористом Евгением Кузнецовым, ставшим его верным другом и помощником.

Погрузив на судно вновь собранный самолет, смельчаки отплыли на Новую Землю. 21 августа 1914 года состоялся первый полет. Нагурский и Кузнецов, взлетев с воды, прошли над береговой кромкой Новой Земли 400 километров. На это им понадобилось 4 часа 20 минут.

Разведка Арктики не обошлась без происшествий. В воздухе неожиданно отказал компас, а затем заглох мотор. Во время вынужденной посадки ударом волны повредило поплавок. Авиаторы с трудом выбрались на пустынный берег Новой Земли. Две недели их жизнь была под угрозой, но они сами отремонтировали гидросамолет и снова поднялись в заполярное небо.

В общей сложности над побережьем Новой Земли Ян Нагурский и Евгений Кузнецов совершили пять полетов. Во время одного из них моряки достигли мыса Литке и удалились на 100 километров к северо-западу от суши. Всего гидросамолет продержался в воздухе свыше десяти часов, преодолев около 1100 километров на высоте 800—1200 метров.

Офицеру флота Нагурскому не удалось осущест-

вить свой замысел — отыскать пропавшие во льдах русские арктические экспедиции. Но память об этой дерзкой попытке навсегда осталась в истории освоения Арктики. Именем Яна Нагурского названа станция советских полярников на Земле Франца-Иосифа.

Первая в России «Офицерская школа морской авиации» открылась в июле 1915 года. Она базировалась в Петрограде, на Гутуевском острове. В октябре того же года состоялся первый выпуск из 16 морских военных летчиков.

■

Благодаря гидросамолетам М-9 конструкции Д. П. Григоровича кампания 1915 года и весны 1916 года на Балтийском море закончилась в пользу русских летчиков, успешно отражавших налеты немецкой гидроавиации.

ПЕРВЫЙ АВИАНОСЕЦ

В 1916 году, в разгар первой мировой войны, развязанной империалистами, один из кораблей Балтийского флота был переоборудован в авиационное судно, получившее название «Орлица». На верхней палубе ее, в носовой и кормовой частях, находились два ангара, где помещались по два гидросамолета. Кроме того, один разобранный аэроплан хранился в особом трюме.

На «Орлице» базировались летающие лодки М-9, отличавшиеся неплохими мореходными качествами. Они взлетали и садились близ судна даже при полуметровой волне. Для их спуска на воду и подъема на борт корабль имел специальные подъемные краны.

Гидросамолет М-9 с двигателем мощностью 150 лошадиных сил брал полезную нагрузку до 460 килограммов. Экипаж из трех человек мог находиться в воздухе пять часов, что позволяло производить разведку открытого моря и побережья на расстоянии 250—300 кило-

метров. Скорость летающей лодки достигла 137 километров в час. На случай встречи с воздушным противником на вооружении М-9 находился один пулемет, установленный впереди.

В трюмах корабля были устроены бензохранилище на 1000 пудов, маслохранилище на 500 пудов и бомбовый погреб. В кормовой части жилой палубы размещались мастерские. Вооружение первого русского авианосца состояло из шести 75-мм противосамолетных пушек и четырех пулеметов «максим». Борта судна не были защищены броней, но над машинным и котельным отделениями подвешивалась специальная сеть для задержания бомб еще над верхней палубой.

«Орлица» с находившимся на ней отрядом гидросамолетов включалась в состав корабельных группировок и передвигалась вместе с ними. Летающие лодки М-9 прикрывали русские корабли на огневых позициях от вражеской авиации, а также вели тактическую разведку.

4 июля 1916 года произошел воздушный бой, в котором четыре самолета с «Орлицы» сражались с четырьмя самолетами противника. Бой закончился полной победой русских летчиков. Два кайзеровских аэроплана были сбиты, два других поспешили покинуть место сражения. Русские летающие лодки без потерь вернулись на свою плавучую базу.

В этом бою один из русских морских летчиков применил новый для того времени тактический прием. Он зашел в хвост вражескому самолету и с близкой дистанции сбил его пулеметным огнем.

---

17 сентября 1916 года лейтенант русского флота Ян Нагурский (тот самый разведчик Арктики!) впервые в мире выполнил две петли Нестерова на гидросамолете М-9.

■

К октябрю 1917 года русский флот имел две воздушные дивизии: одну на Балтийском, другую на Черном море. В строю находились 269 самолетов разного типа и назначения и 101 летчик.

Значительная часть личного состава воздушной дивизии Балтийского моря поддерживала большевиков. Только на одном авиационном судне «Орлица» было 40 коммунистов.

■

Во время Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде отряды матросов-авиаторов участвовали в штурме Зимнего дворца и захвате Балтийского вокзала. В последние дни существования Временного правительства 70 белогвардейских офицеров Петроградской школы морской авиации в Ораниенбауме, главным образом летчики-инструкторы, готовились совершить воздушный налет на Смольный — штаб пролетарской революции. Благодаря бдительности революционно настроенных авиаторов во главе с А. Ф. Космодамианским осуществление этого замысла было сорвано.

■

Великий Октябрь поставил морскую авиацию на службу трудовому народу, она стала составной частью Вооруженных Сил республики. 28 ноября 1917 года главным комиссаром при Управлении морской авиации и воздухоплавания был назначен военный моряк А. П. Онуфриев, впоследствии один из активных организаторов авиации ВМФ Советского Союза.

■

Известный факт: с вторжением войск кайзеровской Германии в марте — апреле 1918 года на Украину и в Крым Советское правительство вынуждено было отдать приказ о затоплении боевых кораблей Черноморского флота в Новороссийске. С гибелью флота перестала существовать и воздушная дивизия Черного моря.

По условиям Брестского мира Советская Россия должна была в самый короткий срок увести свои корабли из Ревеля (Таллина) и Гельсингфорса. Балтийские моряки в феврале — мае 1918 года совершили легендарный «Ледовый поход», приведя в Кронштадт 236 боевых кораблей. Но быстрый уход из Гельсингфорса не позволил эвакуировать северную группу морской авиации, расположенную в шхерах и на островах Финляндии. Попытка доставить самолеты в Петроград воздушным путем также не увенчалась успехом. Перелетел лишь один М-15, пилотируемый морлетом Л. Ковалевским. Большая часть аэропланов, базировавшихся на островах и побережье Рижского залива, была потеряна.

■

27 апреля 1918 года на базе воздушной дивизии Балтийского моря была сформирована воздушная бригада

особого назначения в составе трех дивизионов. Эта дата считается днем рождения авиации Балтийского флота.

■

По личной инициативе В. И. Ленина в августе 1918 года была создана авиация Северного фронта. Основную часть ее составляли морские истребители и гидросамолеты.

■

В августе 1918 года формируется Волжская военная флотилия. В ее состав вошел авиационный гидроотряд из шести самолетов. Они базировались на переоборудованной нефтеналивной барже «Коммуна».

НА ВОЛГЕ И КАМЕ

Красная Армия впервые применила гидроавиацию в боях под Казанью. 7 сентября 1918 года морской летчик Станислав Столярский совершил разведывательный полет вдоль русла Волги. Он обнаружил движение военных судов в районе деревень Матюшино и Шаланга, засек расположение береговых батарей и места сосредоточения войск белых. С летающей лодки над позициями противника было сброшено воззвание командующего Восточным фронтом И. И. Вацетиса о немедленном прекращении сопротивления.

...Станислав Столярский в 1917 году окончил школу морской авиации в Гапсале, а на следующий год — морскую школу воздушного боя в Красном Селе. Он командовал 1-м социалистическим отрядом на Украинском фронте, затем возглавил истребительный отряд Волжского воздушного дивизиона.

Под Казанью Столярский и другой известный в то время военморлет — Иван Свинарев налетали более сорока часов каждый. Их гидросамолеты снижались для обстрела позиций белогвардейцев до высоты 300 метров и нередко попадали под артиллерийский и пулеметный огонь. Но риск оправдывался — атаки с

воздуха на небольшой высоте вызывали панику среди врага. Самолет, тем более садящийся на воду, был еще в диковинку. Однажды, не выдержав преследования красного летчика, к берегу прибился вооруженный белогвардейский пароход. Команда с него разбежалась. На реках Каме и Белой были случаи, когда летающие лодки Волжской военной флотилии, совершая налеты на сборные пункты колчаковцев, разгоняли новобранцев, насильственно мобилизованных в армию.

1 октября 1918 года белогвардейцы попытались задержать продвижение красных кораблей по Каме в районе поселка Пьяный Бор. Противник замаскировал на берегу артиллерийские батареи. В эту засаду попала и погибла канонерская лодка «Ваня-коммунист». Вылетевшие на помощь морякам гидросамолеты М-9 разбомбили вражеские позиции, расчистив путь для флотилии.

После разгрома колчаковских войск на Восточном фронте Волжский воздушный дивизион вместе с боевыми кораблями флотилии был переброшен под Царицын. Обстановка здесь летом 1919 года резко обострилась: войскам генерала Деникина удалось прорвать оборону города и после ожесточенных боев захватить его.

Гидросамолеты применялись в основном ночью. Они вели разведку позиций противника, бомбили и обстреливали деникинские штабы и коммуникации. Специального оборудования для ночных полетов не было. Для освещения приборов в кабине летчик брал с собой аккумуляторный фонарик. Направление посадки показывалось ракетой, а место приводнения слегка обозначалось парой керосиновых фонарей «летучая мышь», установленных на барже, которая служила гидробазой. Граница берега и воды в темноте едва различалась.

Каждый вылет в таких условиях был сопряжен с большими трудностями. Не хватало боеприпасов, запасных частей, бензина. Моторы часто работали на «казанской смеси» — так называли тогда раствор эфира, газолина и спирта с ничтожной добавкой бензина. И все же морские летчики успешно сражались с врагом. Только в августе — сентябре 1919 года они совершили 21 разведывательный полет, пять ночных налетов на занятый деникинцами Царицын. За один день 7 сентября красвоенморлеты Сергей Козлов и Евгений Петкевич отбили девять атак неприятельских самолетов на гидробазу флотилии.

Морская авиация помогала частям Красной Армии также в защите низовий Волги и города Астрахани. Белым на Северном Кавказе так и не удалось соединиться с уральскими и астраханскими белоказаками. За смелые боевые действия на Волге и в открытом море летчики Каспийского воздушного дивизиона А. Демченко, А. Волынский, П. Полозенко, С. Козлов и другие были удостоены ордена Красного Знамени — высшей награды Советской Республики в годы гражданской войны.

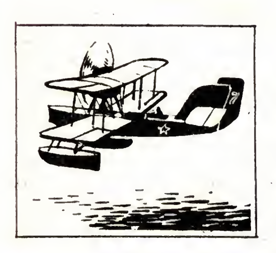
Осенью 1919 года авиация Балтийского флота нанесла ощутимые удары по английским кораблям, поддерживавшим войска Юденича. Так, в районе Бьерских шхер красные летчики серьезно повредили английскую авиаматку «Виндиктив». Сброшенные ими бомбы вызвали на корабле интервентов сильный пожар.

■

В 1918—1920 годах 19 морских авиационных отрядов сражались против белых на Северной Двине, Волге, Каме, Днепре, Селенге, Онежском и Ладожском озерах; на Енисее, Иртыше, Балтийском, Каспийском, Черном и Азовском морях.

■

В марте 1921 года авиация Балтийского флота принимала участие в подавлении контрреволюционного Кронштадтского мятежа. Командующий 7-й армией М. Н. Тухачевский и начальник воздухофлота республики А. В. Сергеев отметили, что «из всех эскадрилий лучше всех дисциплинированна в смысле точного выполнения задания моравиация».



ЛЕНИН — ПОЧЕТНЫЙ ПИЛОТ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Председатель Совнаркома не обходил своим вниманием и действия авиации в тылу и на фронте. Об этом, в частности, свидетельствует постановление Совета Труда и Обороны от 16 июня 1920 года, под-

писанное Лениным. Оно начиналось словами: «Ввиду первостепенного значения боевой авиации для обороны и дальнейшей жизни республики мы ничего не должны жалеть, чтобы поднять ее на соответствующую высоту».

Несмотря на весьма ограниченные финансовые возможности страны в то время, на восстановление авиационных предприятий и развитие авиации, в том числе и морской, отпускались значительные средства. Пленум ЦК РКП(б) в августе 1922 года, например, решил выделить военному ведомству на развитие авиации 35 миллионов рублей золотом.

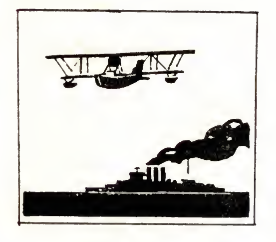
Владимир Ильич неоднократно указывал на недопустимость потерь самолетов по вине летного состава, поскольку восполнить подобный урон молодой Советской Республике было крайне тяжело. Так, на настойчивые просьбы одного из командующих фронтом дать ему больше аэропланов В. И. Ленин потребовал сведения о потерях авиации на фронте. Изучив материалы, Владимир Ильич дал ответ, в котором просил принять все меры к тому, чтобы меньше было летных происшествий, не связанных с потерями в боях, и тогда появится больше аэропланов для выполнения боевых задач.

Несовершенство тогдашней авиационной техники и недостаток квалифицированных летных кадров — вот что беспокоило В. И. Ленина. Ведь за годы гражданской войны Советская Россия потеряла 422 самолета, из них 365 машин разбились при авариях и катастрофах. Невероятные для нас цифры были в то время печальным правилом. Так, потери в первую мировую войну из-за летных происшествий и по вине людей в Германии составили 82 процента, в США — 75 процентов, в Италии — 83 процента от общих потерь самолетов.

Руководствуясь указаниями В. И. Ленина, Реввоенсовет республики в 1923 году издал приказ «О регистрации аварий самолетов», ввел в действие карту летчика и разработал специальную инструкцию по безопасности полетов.

В благодарность за внимание к развитию авиации на собрании штаба и гидробазы воздушного флота Балтийского моря В. И. Ленин был избран почетным пилотом. Решение об этом балтийские летчики приняли 30 августа 1923 года, в день пятой годовщины злодейского покушения левых эсеров на жизнь пролетарского вождя. «Мы надеемся, — отмечалось в резолюции собрания, — что после своего выздоровления ты, дорогой

Ильич, будешь одним из активнейших участников возрождения Красного воздушного флота, который принесет освобождение мировому пролетариату».



ШЕФСТВО КОМСОМОЛА

Одной из удачно найденных форм работы недавно родившегося союза молодых ленинцев по развитию армии и флота стало комсомольское шефство. В октябре 1922 года V съезд Российского Коммунистического Союза Молодежи по поручению партии взял шефство над Рабоче-Крестьянским Красным Флотом. Комсомол обязался всеми силами содействовать укреплению морских рубежей страны и принял на себя заботу как о красных кораблях, так и о красной морской авиации.

В обращении съезда к морякам и всей трудящейся молодежи РСФСР говорилось: «Товарищи краснофлотцы, помните: рабоче-крестьянская молодежь России и ее авангард, РКСМ, готовят вам крепкую и надежную смену».

Следующий, VI съезд РЛКСМ, собравшийся в июле 1924 года, в резолюции о шефской работе указал на необходимость «уделить должное внимание морской авиации как составной части морской вооруженной силы». Всероссийский форум призвал всех комсомольцев активизировать пропаганду по строительству воздушного флота. На этом съезде было принято также решение «создать фонд и открыть сбор средств на постройку гидроотряда имени РЛКСМ в составе шести самолетов, дав им соответствующее комсомольское наименование».

В июне 1925 года состоялась IV Всесоюзная конференция Российского Ленинского Коммунистического Союза Молодежи. Она обязала всех комсомольцев, насчитывавших тогда более полутора миллионов человек, «практически осуществить в ближайшее время постановление VI съезда РЛКСМ о создании гидроотряда, приурочив его выпуск к VII съезду комсомола».

С годами связь Коммунистического союза молодежи с морской авиацией все более укреплялась. Шефство носило постоянный, деловой характер. Среди мно-

жества вопросов, обсуждавшихся на VII Всесоюзном съезде ВЛКСМ (март 1926 года), был заслушан и доклад «О корабельной авиации». В нем подчеркивалось, что боеспособность морского военного флота не может быть обеспечена полностью без всестороннего развития корабельной авиации, поскольку она является такой же важной составной частью современного вооружения, как корабельная артиллерия, минное оружие и т. д.

В принятом в связи с этим докладом постановлении съезда отмечалось, что иностранные флоты имеют достаточно сильную корабельную авиацию. «Красный Флот Советского Союза не должен быть слабее своих возможных врагов и в этом отношении, — подытожил комсомольский съезд. — На обязанности шефа Красного Флота — ВЛКСМ — лежит поэтому самое энергичное участие в деле строительства красной корабельной авиации».

В 1926 году Балтийский флот пополнился крейсером «Профинтерн», который был оснащен двумя самолетами «Авро-504».

Создание боевых авиационных отрядов представлялось тогда чрезвычайно сложной задачей. Не хватало не только самолетов и оружия, но и квалифицированного летного и технического состава. Нужны были учебные заведения, которые целенаправленно готовили бы именно морских летчиков, летнабов (штурманов), авиамехаников, других специалистов.

Большой вклад в подготовку летных кадров внесло Ейское училище. Оно было создано на базе Петроградской школы морской авиации, расположенной в Ораниенбауме. Школа несколько раз меняла свой адрес. Сначала ее перевели в Нижний Новгород, затем в Самару, оттуда — в Севастополь. Позднее школа перебазировалась в город Ейск Краснодарского края.

В 1937 году Ейскую школу преобразовали в военно-морское училище. В настоящее время оно носит имя своего воспитанника — дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта В. М. Комарова.

■

Первый опыт взаимодействия корабля и самолета в Арктике был получен во время спасения экспедиции Умберто Нобиле.

■

ТЕЛЕГРАММА НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ. 11 июля 1928 года. 1 час 10 минут: «Мальмгрен обнаружен... Выбора посадки не было. Сели торосистое поле. Конец пробега снесло шасси. Сломано два винта. Все здоровы... Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена. Чухновский».

РУКА ПОМОЩИ

Вскоре после взлета туман скрыл от экипажа Бориса Чухновского мачты ледокола «Красин». Новенький трехмоторный ЮГ-1 («Юнкерс-Гигант-первый») взял курс к узкой полоске света на востоке. Спеша на помощь к попавшим в беду людям, Чухновский рисковал — он ни разу не успел опробовать самолет в воздухе. Незаходящее полярное солнце блеснуло на миг в зыбком просвете и исчезло. Машина, набирая высоту, нырнула в вязкую, сырую мглу, нависшую над торосистым льдом. Район поиска не был изучен. Бензина должно хватить на шесть часов полета...

Летом 1928 года внимание всего мира было привлечено к сигналам SOS из района Северного полюса. Их передавали участники итальянской арктической экспедиции, потерпевшие катастрофу на дирижабле «Италия». Они благополучно добрались до Шпицбергена, затем после короткой остановки достигли Северного полюса, но на обратном пути их воздушный корабль, обледенев в облаках, неожиданно рухнул на лед. Один человек погиб при ударе о торосы, шестеро пропали без вести, улетев с оторвавшейся от гондолы оболочкой дирижабля. Остальные девять человек во главе с руководителем экспедиции и конструктором дирижабля инженером Умберто Нобиле уцелели.

По сигналу бедствия, посланному в эфир аварийной рацией Нобиле, на спасение итальянских полярников отправились экспедиции 12 стран. Некоторые спасатели сами погибли. Среди них — выдающийся исследователь Арктики Руаль Амундсен: его самолет не

вернулся после облета северных районов Баренцева моря.

Советское правительство направило в Арктику ледоколы «Красин» и «Малыгин». На их борту находилось по одному гидросамолету на лыжах. При составлении экипажей возникла дилемма: посылать в Арктику летчика, не бывавшего там, но знающего специально закупленный в Германии самолет, или поручить воздушную разведку летчику, незнакомому с ЮГ-1, но имеющему опыт полетов в Заполярье? Выбор был сделан в пользу второго варианта. Командирами экипажей стали Б. Чухновский и М. Бабушкин.

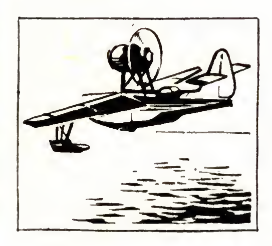
Первый советский полярный летчик Борис Чухновский отправился на спасение замерзавших во льдах итальянцев прямо из московской больничной палаты, хотя ему предстояла операция. Группу Мальмгрена экипаж Чухновского нашел через 40 дней после катастрофы дирижабля «Италия». Видимость все время была очень плохой, и самолет кружил надо льдами на высоте 100—150 метров. Бортмеханик А. Шелагин первым увидел внизу фигурку человека, махавшего руками так, будто он хотел взлететь. Потом выяснилось, что только один Мальмгрен мог стоять на ногах, а его товарищи Мариано и Цаппи провели десять суток на торосе без пищи и надежды на спасение. Во время своих скитаний итальянцы видели шесть искавших их самолетов (один даже прошел у них над головой), но пилоты не заметили их сигналов.

Летчик-наблюдатель А. Алексеев уточнил координаты найденной группы и сообщил о них по радио на «Красин». Но горючее было уже на исходе. Не дотянув до ледокола несколько десятков километров, Чухновский посадил самолет на торосистое поле. Теперь и его экипаж оказался в тревожном положении. Однако командир в телеграмме, посланной на борт «Красина», просил начальника экспедиции «срочно идти спасать Мальмгрена». Ледокол, пробиваясь в указанный авиаторами район, получил серьезные повреждения. Судну угрожала полная потеря управляемости. И все же советские моряки вырвали итальянцев из ледяных объятий Арктики.

«Возникает вопрос: почему это удалось русским? — писал о спасательной операции «Красина» известный полярник Фритьоф Нансен. — Их новшество (ледокол в сочетании с самолетом) и отличная организация ра-

бот сделали невозможное возможным». В этой оценке верно подмечено значение первого опыта взаимодействия корабля и самолета в Арктике.

За успешное выполнение задания Родины все члены экипажа Б. Чухновского были награждены орденом Красного Знамени.



РОДОНАЧАЛЬНИЦА ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

8 августа 1929 года в бухту Варнека на острове Вайгач опустилась двухмоторная крылатая лодка. На фюзеляже была надпись: «Комсеверопуть». Так сокращенно назывался комбинат Северного морского пути, созданный в начале первой пятилетки. Этот комбинат строил лесоэкспортный порт в Игарке и обеспечивал проводку караванов иностранных судов за сибирской древесиной. Дорогу для них с воздуха разведывал Борис Чухновский.

Летающую лодку для «Комсеверопути» помог приобрести Максим Горький. Во время поездки в Италию, куда Чухновского пригласили участники экспедиции Нобиле, он побывал и в гостях у Горького в Сорренто. А через несколько месяцев отважный полярный летчик встречал Алексея Максимовича в Москве. Тогда-то Чухновский и попросил писателя о содействии в получении аэроплана для Большой Карской экспедиции.

Каждый самолет в морской авиации был на вес золота, но Горький поговорил с наркомом обороны, и тот, оценив значение Северного морского пути, приказал удовлетворить просьбу Б. Чухновского.

Летом 1929 года летающая лодка «Комсеверопуть» разведывала льды для целой флотилии из 26 судов. Впоследствии этот гидросамолет был назван именем М. Горького. Лодка работала не только в Карском море, но и на Чукотке, доставляя смену зимовщиков на остров Врангеля.

В октябре 1928 года в составе Амурской военной флотилии был создан 68-й отдельный авиаотряд гид-

росамолетов, командиром которого стал Эдуард Мартынович Лухт. Через год этот отряд внес заметный вклад в разгром белокитайцев на КВЖД. Авиаторы отряда совместно с моряками уничтожили и вывели из строя почти все корабли Сунгарийской флотилии противника. Летчики Лухт и Боровиков потопили самый крупный китайский корабль — речной крейсер «Киан-Хын».

В разгроме противника на реке Сунгари участвовала и авиаматка «Амур» с четырьмя гидросамолетами МР-1.

ИЗ ХАБАРОВСКА НА САХАЛИН

По воспоминаниям Героя Советского Союза М. В. Водопьянова.

В двадцатые годы самолеты были в основном фанерные. Зимой, в сильные морозы, мы тогда еще не летали. Не только потому, что в кабине было очень холодно, но и потому, что промороженный мотор не запускался. И когда в 1929 году мне предложили поехать на Дальний Восток, чтобы открыть зимой воздушную трассу Хабаровск — Сахалин, я засомневался: смогу ли справиться с таким заданием?

До этого никто не летал на далекий остров. А наземный путь занимал целый месяц. Ехали по замерзшему Амуру и Татарскому проливу. За дорогу платили две тысячи рублей — тысячу давали на проезд и тысячу на теплую одежду. Необходимо было срочно ускорить и удешевить сообщение с Сахалином, ведь на остров хлынул поток добровольцев. Как раз в то время на Севере, в районе Охи, началась разработка новых месторождений нефти, а южнее, в Александровске, добывался уголь.

В Хабаровск я приехал поездом, на котором прибыл и разобранный самолет. Сборку машины пришлось делать самому в 40-градусный мороз. Десять суток я мучился, приспосабливаясь к затяжным холодам. Чтобы завести мотор, испробовал все средства: отогревал его примусами и паяльными лампами, одевал в чехлы, воду со спиртом мешал. Наконец в морозный солнеч-

ный день вылетел из Хабаровска и взял курс на северо-восток.

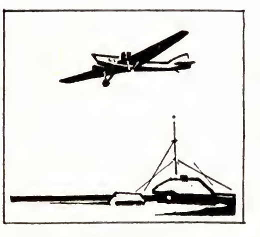
Летел над Амуром, чтобы не потерять ориентировку. Под крылом была сплошная тайга — ни одной подходящей площадки на случай чрезвычайных обстоятельств. Но все прошло нормально. Перелетев через Татарский пролив, я благополучно приземлился в Охе. Потом совершил посадку и в Александровске.

Сахалинский опыт, вероятно, посчитали вполне успешным, потому что вскоре мне поручили открыть воздушную линию на Новую Землю и на Землю Франца-Иосифа.

Делегаты IX съезда ВЛКСМ 25 января 1931 года приняли решение о шефстве над Военно-Воздушными Силами СССР. С трибуны съезда впервые прозвучал лозунг: «Комсомолец — на самолет!» Этот лозунг стал крылатым для молодежи тридцатых годов.

■

16 апреля 1934 года Советское правительство учредило звание Героя Советского Союза — высшую степень отличия. Первыми этого звания были удостоены А. Ляпидевский, С. Леваневский, В. Молоков, Н. Каманин, М. Слепнев, М. Водопьянов, И. Доронин. Четверо из них — морские летчики. Золотая Звезда № 1 была вручена Анатолию Васильевичу Ляпидевскому. Он первым совершил посадку в ледовом лагере челюскинцев в Чукотском море и вывез оттуда женщин и детей.



НАБОР ВЫСОТЫ

По воспоминаниям Героя Советского Союза А. В. Ляпидевского.

Первый самолет я увидел, когда мне было лет двенадцать. Случилось это вскоре после изгнания белых с Кубани. У нас, в станице Старощербиновской, только возобновились занятия в школе, и вдруг во время урока послышался рокот мотора. Все ученики вместе с учителями выскочили на улицу, полагая, что в

станицу прикатил автомобиль. Он ведь тоже тогда был редкостью для Старощербиновской. А станица, между прочим, большая, в ней жило тысяч двадцать казаков. И никто раньше не слыхал, чтобы гул мотора доносился с неба.

Диковинная машина медленно проплыла над нашими головами, развернулась над Ейским лиманом и скрылась в той стороне, где был город. Вскоре ребята разузнали, что там, где-то в поле, построили аэродром. Мы решили сходить туда пешком, хотя путь неблизкий — километров тридцать пять. До сих пор помню фамилию летчика, с которым познакомился тогда: Жигалин! Пожалуй, он и зажег во мне страсть к полетам, показав, как заводить мотор истребителя «ньюпор».

Был, правда, момент в жизни, когда я всерьез собирался стать моряком. Старощербиновская расположена в устье реки Еи, и вот как-то на наших улицах появились балтийские матросы. И все мои сверстники стали грезить о тельняшках, бескозырках, бушлатах. Увлечение морем было настолько сильно, что, едва став комсомольцем, я подал заявление в Ейский горком комсомола с просьбой направить меня на флот. Однако на морскую службу призывали с 18 лет, а мне было только 14. Горком комсомола просьбу, естественно, не удовлетворил. Там, правда, пообещали посодействовать, когда подойдет мой возраст.

Закончив школу-девятилетку, я устроился на маслобойный завод помощником жаровщика. В мои обязанности входило поджаривать семечки подсолнуха до поступления на пресс, где из них выжимали масло. Занимался этой работой более двух лет, пока в 1926 году меня по путевке комсомола не направили в «терку» — теоретическую школу ВВС в Ленинграде. Еще в станице мне, как комсомольскому агитатору, поручили руководить ячейкой Общества друзей воздушного флота. Я ходил по дворам, рассказывал станичникам, что в случае войны с империалистами нам пригодятся самолеты. Некоторые посмеивались, но кое-кого удавалось сагитировать. В обмен на вступительные взносы друзья воздушного флота получали значки и билеты членов Осоавиахима. Это комсомольское поручение можно считать, наверное, началом моей летной карьеры.

В Ленинграде проучился год. В «терке» нам дали минимум знаний, необходимых курсантам перед первыми тренировочными полетами. Затем последовал пе-

ревод в Севастопольскую школу морских летчиков. Город поразил не только красотой своих улиц и бульваров, но и памятными историческими местами. Я был знаком с ним заочно, по «Севастопольским рассказам» Льва Толстого. С волнением поднимался на Малахов курган, откуда стреляли русские батареи, отбивая атаки противника. Огромную радость мне доставляло отыскивать знакомые по книге Толстого ориентиры в знаменитой бухте Ушакова и Сухарной балке. Подолгу бродил по Графской пристани, задерживался у памятников Нахимову, Корнилову, матросу Кошке. Побывал я и на братском кладбище, где тоже нашел легендарные имена героев-севастопольцев, перед которыми преклонялся с детских лет.

В Севастопольской школе морских летчиков нас учили летать на поплавковых самолетах. Вначале это были зарубежные машины, а затем мы перешли на советский самолет МР-1 — «морской разведчик-первый» конструкции Николая Николаевича Поликарпова. Но прежде чем подняться в воздух, надо было пройти курс «оморячивания». Полтора месяца мне довелось плавать на крейсере «Червона Украина» — флагмане Черноморского флота. Интересно, что вахтенным начальником на нем был в то время Николай Герасимович Кузнецов, впоследствии нарком Военно-Морского Флота.

Судьба преподнесла еще один сюрприз в той же школе морских летчиков. В 1928 году, когда я уже освоил учебный самолет, боевым инструктором у нас стал Сигизмунд Александрович Леваневский. Это был прекрасно знавший свое дело летчик, очень спокойный, не любивший ни лишних слов, ни поверхностного отношения к полетам.

С Леваневским у нас как-то сразу сложились дружеские отношения. А начало им положил курьезный случай во время одной из тренировок. Я уже летал самостоятельно и твердо усвоил порядок: после приводнения пилот обязан освободить взлетно-посадочную полосу. Но едва я подрулил к спуску и вылез из кабины, меня подозвал командир эскадрильи Голубков. Он стал расспрашивать о полете, а в это время другая машина готовилась к старту с работающим двигателем.

По инструкции мне полагалось вместе с другими курсантами оттолкнуть гидросамолет от спуска для беспрепятственного продолжения учебных полетов. Я заволновался. «Товарищ, командир, — говорю, — мне на-

до идти! Самолет ждет!» А он: «Успеете!» — «Нет, не успею!» — возразил я, повернулся и побежал разворачивать гидросамолет. Видевший все это Леваневский пожал мне руку. «Надо же, — с улыбкой сказал он, — вы даже не посчитались с субординацией. А по существу, правильно поступили: в авиации дело нельзя подменять словами!»

Как инструктор Леваневский удивительно сочетал в себе строгость с доброжелательностью к новичку. За внешней сдержанностью в нем скрывалась порывистая душа, увлеченная дерзкой мечтой о сверхдальних арктических трассах. Я с благодарностью вспоминаю своего учителя. Сначала он вывозил меня на учебной машине «Авро», а затем помог подготовиться к полету по маршруту Севастополь — Евпатория — Ялта — Севастополь.

Когда учеба в Севастополе заканчивалась, произошло еще одно памятное знакомство. К нам в школу приехали Борис Чухновский, Анатолий Алексеев и Георгий Страубе. Весь мир тогда чествовал их как героев — они участвовали в спасении экспедиции Нобиле. Трудно было поверить, глядя на этих скромных людей, что они недавно совершили подвиг. Еще труднее было предположить, что их заполярный опыт через несколько лет пригодится и мне самому при посадке на лед в лагере челюскинцев.

Учиться посчастливилось у многих выдающихся летчиков. После Севастополя меня снова направили в Ленинград, в 4-ю авиационную морскую бригаду Балтийского флота. Командовал ею герой гражданской войны Станислав Эдуардович Столярский. А служил я в отряде Филиппа Болотова, который в составе экипажа Семена Шестакова участвовал в первом перелете через Тихий океан в 1929 году на самолете «Страна Советов». Это был серийный экземпляр двухмоторного АНТ-4 (ТБ-1), построенный по проекту Андрея Николаевича Туполева.

Во время полета по маршруту Москва — Нью-Йорк машина Шестакова попала в тайфун. В 300 километрах от американского берега в одном из двигателей упало давление масла. Винты этого двигателя вскоре остановились, и самолет стал терять высоту. Снизились до 500 метров. Чтобы облегчить самолет, экипаж сбросил с борта часть груза, кое-что из своего имущества и даже запасы бензина. На одном двигателе Семен Шестаков дотянул до суши и благополучно произвел по-

садку. Экипаж сам отремонтировал мотор, долетел до Сан-Франциско, а затем продолжил полет до Нью-Йорка.

После этого перелета был построен морской вариант тяжелого бомбардировщика, получивший название ТБ-1П (поплавковый). Мореходность и устойчивость его на рулении были хорошими, посадка — легкой.

У туполевского АНТ-4 была и еще одна заслуга. На нем впервые в мире в декабре 1931 года проводились испытания самолета-матки, несущего два истребителя. Летчиком на одном из таких истребителей был мало кому тогда известный Валерий Павлович Чкалов. Результаты испытаний «летающего авианосца» получили высокую оценку первого заместителя наркома обороны СССР Михаила Николаевича Тухачевского. В послужном списке АНТ-4 и участие в спасении челюскинцев. Именно на этом самолете 5 марта 1934 года мы вывезли из ледового лагеря первую группу членов экспедиции Отто Юльевича Шмидта...

Но прежде пришлось осваивать немецкий самолет ЮГ-1 («Юнкерс-Гигант-первый») — тяжелый трехмоторный бомбардировщик, который мог принимать на подвеске бомбы и мины. «Юнкерс-Гигант» летом летал на поплавках, а зимой — на лыжах. На нем я работал два года — осваивал в основном район Финского залива. Затем снова направление в Севастополь, служба инструктором на морском разведчике МР-1. Вскоре школу морских летчиков перебазировали в Ейск, и я попал в родные края, откуда уходил по путевке комсомола в авиацию.

В 1933 году я демобилизовался и перешел в Гражданский воздушный флот. Он как раз начал бурно развиваться, но не хватало летных кадров. Они пополнялись за счет Военно-Воздушных Сил. Получив назначение в Дальневосточное управление трансавиации, я стал перевозить пассажиров из Хабаровска на Сахалин, Камчатку и во Владивосток. На сахалинской линии применялась небольшая машина на поплавках, в которой могло разместиться всего шесть пассажиров. Полет проходил над Амуром, затем через Татарский пролив. За несколько лет до этого первым по маршруту прошел Михаил Васильевич Водопьянов. А во Владивосток я летал на знакомом трехмоторном ЮГ-1, поставленном на сухопутное шасси. Этот самолет уже мог взять на борт до 20 человек.

В ноябре того же года меня перевели из Хабаровска во Владивосток в распоряжение особого уполномоченного полярной авиации Севморпути Пожидаева. Интерес к арктической навигации возрос в стране после успешного перехода «Сибирякова» из Баренцева моря в Берингово. Но плавание в заполярных морях еще было сопряжено с большим риском. В конце 1933 года в ледовом плену Арктики оказались три парохода — «Север», «Анадырь» и «Хабаровск». Их зажало во льдах у мыса Биллингса на Чукотке.

Мне поручили принять два тяжелых АНТ-4 и вместе с их экипажами отправиться на Север. Аэродромов там, естественно, не было, поэтому пришлось добираться морским путем. Лесовоз «Сергей Киров» доставил нас из Владивостока в Петропавловск-Камчатский, а здесь мы перегрузились на пароход «Смоленск». Берингово море уже начало замерзать, но «Смоленск» мог преодолевать небольшие ледяные барьеры — его обшивка была укреплена броневым поясом. Опасаясь вынужденной зимовки в бухте Провидения, капитан выгрузил нас прямо на лед берегового припая.

На голом берегу бухты одиноко стояли две чукотские яранги и несколько круглых домиков — вот и все, что на карте называлось тогда селением Урелик. Оно и стало нашей первой авиационной базой. Впрочем, там мы задержались недолго. Оставив в селении один самолет с техперсоналом, я с другим экипажем вылетел на разведку Чукотки. Приходилось нелегко. Никаких метеостанций поблизости не было. Да и самолеты в то время не имели никаких радионавигационных приборов. Зачастую помогали... местные жители.

Помню, как-то нас отговорил от полета старик чукча по имени Напаунт. Ясный морозный день, казалось, не предвещал ничего дурного, но старик указал нам на сопку. Над ней курилось нечто вроде поземки, и Напаунт предсказал, что будет пурга. А мы уже собрались лететь в Уэлен. Буквально через полчаса так замело, что стало совсем темно. Несколько суток было опасно даже выходить из дома. Мы уж потеряли надежду, что пурга когда-нибудь кончится, как вдруг старик Напаунт заявил: «Скоро можно лететь!» И опять его прогноз оправдался. Установилась безветренная погода, и наши самолеты благополучно достигли залива Святого Лаврентия. После короткого отдыха последовал еще один перелет — поближе к мысу Дежнева.

Сам мыс оказался скалистым, но мы нашли неподалеку удобную замерзшую лагуну. Сели на прибрежный лед, а затем перебрались в селение Уэлен. Здесь была радиостанция, которая поддерживала связь с Большой землей.

Первоначально перед нами поставили задачу найти в Чукотском море три попавших в беду судна и снять с них людей. Там уже некоторые заболели цингой. Но вскоре был получен новый приказ. Заместитель Председателя Совнаркома СССР Валериан Владимирович Куйбышев прислал радиограмму, которая переключила наши поиски на ледокольный пароход «Челюскин». Наше прежнее задание выполнил полярный летчик Федор Кузьмич Куканов. А я вместе со вторым пилотом Евгением Конкиным, штурманом Львом Петровым и бортмехаником Михаилом Руковским начал готовиться к поиску челюскинцев. Им, в свою очередь, сообщили по радио, чтобы они расчистили площадку для приема самолета в своем лагере.

...Ледокольный пароход «Челюскин», повторив маршрут «Сибирякова», прошел весь Северный морской путь с запада на восток. Но в Беринговом проливе сильный встречный ветер вынес его обратно в Чукотское море. Здесь судно затерло льдом, и оно вынуждено было несколько месяцев дрейфовать. В разгар полярной зимы радист Эрнст Кренкель послал от имени начальника экспедиции Отто Юльевича Шмидта радиограмму: «13 февраля в 13 часов 30 минут «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов». В беде оказались 104 человека, в том числе десять женщин и два маленьких ребенка. От лютого мороза и ветра они укрылись в палатках. Без помощи извне всем им грозила неминуемая гибель.

А погода, как назло, была очень неустойчивая. Только взлетим на поиск лагеря — надвигается пурга. Возвращались обратно и пережидали снежные заряды на земле. Но даже в погожий день найти людей в замерзшем море было нелегко. Вести поиск мешал дрейф льда. Несколько раз, с вечера, Кренкель давал нам свои точные координаты, а утром, когда мы прилетали в указанный район, льдину с челюскинцами относило куда-то в сторону. Никто тогда не знал, как движутся в Чукотском море ледовые поля. Однажды наш АНТ-4 семь с половиной часов кружил над лагерем, но так и не нашел его. Нам едва хватило горючего дотянуть до берега.

Таких безрезультатных полетов в феврале и начале марта было 29. Но вот наконец 5 марта 1934 года нам повезло. С утра ударил сильный мороз, видимость была довольно приличная. Часа полтора самолет мерил ледяную пустыню, не встречая никаких признаков жизни. Лишь изредка попадались торосы и трещины, над которыми клубился морозный пар. Этот пар несколько раз вводил нас в заблуждение. Кто-нибудь из экипажа ошибочно принимал его за дым и обрадованно кричал: «Лагерь!» Однако вскоре наступало разочарование. Приходилось снова до рези в глазах всматриваться в занесенные снегом льды.

И вдруг мы увидели настоящий дым! Я не сразу поверил: может, опять ошибка? Но место, откуда поднимался дым, необычно темнело на снегу. Наконец различаем какой-то барак, потом палатку. Самолет сделал два круга над лагерем, прежде чем зайти на посадку. Мы сразу поняли, как обрадовались люди там, внизу. Некоторые, несмотря на сильный мороз, стали подбрасывать шапки. А я сверху примериваюсь, как садиться...

Льдина, на которой расположился лагерь, раньше, видно, была большой. Но к нашему прилету она раскололась. На той, что побольше, остались люди, а на меньшей части оказался приготовленный для нас «аэродром». От лагеря его отделяла широкая трещина. Возле «аэродрома» я заметил три человеческие фигурки, отчаянно махавшие руками. Как потом выяснилось, эти трое подсказывали нам, откуда лучше заходить на посадку.

Челюскинцы расчистили на льду площадку длиной метров 400 и шириной метров 150. Но для АНТ-4 этого было недостаточно. К тому же по краям «аэродрома» громоздились тяжелые льдины высотой с двухэтажный дом. Солнце искрилось на их изломах зелеными, синими и красными огоньками. В таких условиях я никогда не садился. Малейшая ошибка могла обернуться катастрофой. На посадку заходили с минимальной скоростью и на высоте, которая только не позволяла нам зацепиться за верхушки торосов. Лыжи с хрустом опустились на мерзлый снег. Машина резво пробежала почти всю подготовленную для нее площадку.

Сели мы благополучно, но надо было еще и благополучно взлететь. Поэтому, вылезая из кабины, я предупредил бортмеханика Руковского: «Миша, следи, что-

бы моторы не выключались! А то вместо спасения добавим здесь еще беду!» Второй летчик Евгений Конкин и штурман Лев Петров вместе со мной спустились на лед. Я оставил их у самолета, а сам пошел по периметру нашего «аэродрома» — осмотреться. На обратном пути увидел, что АНТ-4 окружили люди. Они прибежали сюда с большой льдины, переправившись на лодке через трещину. Когда я подошел поближе, в воздухе уже мельтешили руками и ногами Конкин с Петровым. Челюскинцы на радостях качали их нещадно — штурмана даже уронили в снег. Миша Руковский без опаски наблюдал за происходящим из кабины: без лесенки до него не добраться.

Я обнялся со Шмидтом и капитаном Ворониным. Они оба заросшие, бороды в сосульках. Когда немного улеглось волнение, Отто Юльевич спросил:

— Сколько думаете взять народу, Ляпидевский?

— Я возьму, Отто Юльевич, всех женщин и детей, конечно!

— А влезут ли все?

— Упакуем!

Непросто оказалось посадить наших пассажирок в самолет. Их так закутали, что они не могли даже рукой шевельнуть! Кинооператор снял сцену «погрузки» на пленку, и в Москве мы потом весело смеялись в кинозале. Ну а перед вылетом нам было не до смеха. Впрочем, я, как и весь экипаж, старался ничем не выдать своего беспокойства: хватит ли разбега, чтобы оторвать ото льда перегруженный самолет? Хватило!..

Через два часа двадцать минут после взлета под крылом показался Уэлен. Сделав круг, я посадил машину вблизи поселка. Не успели остановиться винты, как нас окружили чукчи. Их было много, они весело кричали, радуясь нашему возвращению. Женщин и детей выносили из кабины на руках. Каждый старался выразить свое участие людям, только что вызволенным из большой беды.

На следующий день мы собрались снова вылететь в лагерь Шмидта, но вышло по-иному. Разбушевалась такая сильная пурга, что и на собаках ехать было нельзя — не то что лететь! Мы даже боялись, как бы не унесло ветром самолет. Пурга сшибла с ног Евгения Конкина, когда он вышел из яранги проверить, на месте ли наш АНТ-4. Если бы не проводник-чукча, Конкин вряд ли нашел бы обратную дорогу.

Летная погода установилась лишь через девять дней. 14 марта мы снова поднялись в воздух, но на пути к челюскинцам вышел из строя левый мотор. Пришлось срочно садиться на первую попавшуюся во льдах крохотную ровную площадку. При посадке у самолета подогнулась нога шасси, к которой крепилась лыжа. Чинить ее было негде и нечем. А главное — надо было менять левый мотор и подмоторную раму. К счастью, километрах в пятнадцати находилось маленькое селение чукчей. Один из них прибежал к самолету и пригласил нас к себе в ярангу. Там всех угостили моржовым мясом, напоили чаем и уложили спать. Наутро чукча по имени Увакатыргин отвез меня на собаках на материк. Затем другой каюр доставил меня в Уэлен.

Здесь была радиостанция, и мы торопились поскорее сообщить на Большую землю, что живы. Но тут снова не повезло. Пурга сорвала антенну, и целых пять дней радист не мог наладить связь. К тому времени некоторые американские газеты уже известили своих читателей о нашей гибели.

Из Уэлена я опять на собаках поехал в бухту Провидения, а оттуда привез прямо к самолету новый мотор и раму. Ремонт затянулся больше чем на месяц. Оторванные от внешнего мира, мы не знали, спасены остальные челюскинцы или сидят на льдине. И вот однажды прибежал Увакатыргин и стал кричать: «Идут! Идут!» Кто «идут»? Откуда «идут»? Чукча плохо знал русский язык, а мы — чукотский. Оказалось, к нам идут нарты, а на них — одиннадцать челюскинцев! Обрадовались мы им, пожалуй, не меньше, чем они нам в своем ледовом лагере. Выяснилось, что на льдине уже никого нет. Пока мы тут чинили свой самолет, летчики Молоков, Каманин, Водопьянов, Слепнев, Леваневский и Доронин спасли всех остальных.

Покончив наконец с ремонтом, наш экипаж вернулся в Уэлен. А там уже собрались все — и челюскинцы, и летчики, которые участвовали в их спасении... Из Владивостока специальным скорым поездом всех отправили в Москву. Поезд был самый скорый, а ехали мы медленно. На каждой станции, любом полустанке нас встречали и провожали. И чего только не дарили! Цветы, альбомы, вышивки, игрушки... Одному из нас достался даже маленький поросенок! А тортами наш поезд просто завалили! Умудрялись делать торты в виде льдины, корабля или самолета.

И вот наконец Москва! Открытые легковые машины, увитые гирляндами цветов, живой человеческий коридор на улицах советской столицы. Москвичи кричали «ура!» и челюскинцам и нам, летчикам.

...Еще в дороге я узнал об учреждении нового звания — Героя Советского Союза. Первыми высшего отличия Родины удостоились семь летчиков, вывозивших людей из ледового лагеря Шмидта. Но никак не ожидал, что в списке награжденных первой будет названа моя фамилия. Впрочем, я так волновался, слушая Михаила Ивановича Калинина, что даже и не заметил этого. Запомнилось только, как Председатель ЦИК СССР, желая подбодрить меня, улыбнулся и сказал, открывая церемонию награждения:

— Начнем, товарищ Ляпидевский!

Смысл этой фразы раскрыл мне до конца Эрнст Кренкель. Когда он попросил показать новую награду, то обратил внимание, что на моей наградной грамоте стоял порядковый номер 001.

— Завидую тебе, — пошутил Кренкель, возвращая Звезду. — Ты не только Герой, но и первый среди Героев.

С Эрнстом Кренкелем я подружился после челюскинской эпопеи. И очень был рад за товарища, когда он вскоре тоже стал Героем Советского Союза. Этого высшего почетного звания знаменитый радист-полярник был удостоен за мужество и отвагу, проявленные во время дрейфа на первой арктической станции «Северный полюс-1» в составе четверки папанинцев.

В 1937 году женский экипаж в составе П. Д. Осипенко, В. Ф. Ломако и М. М. Расковой совершил рекордный беспосадочный перелет на морском самолете МБР-2 по маршруту Севастополь — Архангельск.

■

Морские летчики в 1937—1938 годах показали высокое боевое мастерство в небе Китая и Испании, где они оказывали интернациональную помощь народам этих стран в их борьбе с внутренней и внешней реакцией.

■

Из сообщения французского телеграфного агентства: «28 мая 1937 года в Средиземном море, на тра-

верзе Малаги, самолет республиканской Испании атаковал германский карманный линкор «Дойчланд» и попал в него двумя бомбами. Линкор получил серьезные повреждения: сбита передняя башня главного калибра, сильно разрушены надстройки, взорвался один из котлов».

Самолет, атаковавший фашистское судно, пилотировал делегат X съезда ВЛКСМ старший лейтенант Н. А. Остряков. На его счету было около 250 боевых вылетов в небе Испании.

■

В годы первой и второй пятилеток строились боевые корабли, способные принимать на борт легкие самолеты. Они взлетали с катапульт, установленных на палубе. Эти самолеты могли вести корректировку огня корабельной артиллерии, разведку и поиск подводных лодок. После выполнения задания они производили посадку на воду вблизи корабля.

Один из таких самолетов — корабельный разведчик КОР-1 — был спроектирован в 1936—1937 годах коллективом авиаконструкторов, возглавляемым Г. М. Бериевым. Самолеты КОР-1, а затем КОР-2 и КОР-3 устанавливались на линейных кораблях и крейсерах.

В тридцатые годы в морскую авиацию стали поступать также различные типы самолетов наземного базирования. Среди них — бомбардировщики СБ, ДБ-3Ф, истребители И-15бис, И-153, И-16, а несколько позже и Як-1, МиГ-1, МиГ-3, знаменитый штурмовик Ил-2 и пикирующий бомбардировщик Пе-2.

В 1939 году из бомбардировочной авиации выделилась минно-торпедная, предназначенная для выполнения минных постановок и торпедных ударов по кораблям противника. Для этих целей применялись самолеты ТБ-3 и ДБ-3 в специальной модификации. Перед Великой Отечественной войной флот, по существу, стал крылатым.

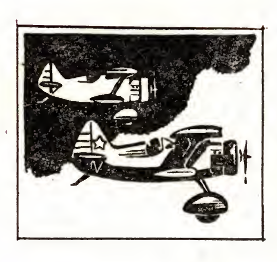
■

21 июня 1941 года в 23 часа 50 минут народный комиссар Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов приказал флотам перейти на оперативную готовность № 1. Вслед за тем военным советам флотов последовала шифровка, что в течение 22—23 июня возможно внезапное нападение гитлеровской Германии.

14
15

Часть вторая

БИТВА НАД МОРЕМ



ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВОЙНЫ

По воспоминаниям командира 96-й отдельной истребительной авиаэскадрильи капитана А. И. Коробицына, ныне генерал-майора авиации в отставке.

22 июня 1941 года примерно в 1 час 30 минут штабом Дунайской военной флотилии была объявлена боевая тревога. К этому времени на нашем аэродроме, расположенном на окраине Измаила, находилась лишь четверть личного состава. Остальные были отпущены в увольнение в город. Многим летчикам и техникам разрешили этот летний выходной день провести с семьями.

...Еще в первых числах мая по приказу командующего ВВС Черноморского флота генерал-майора В. А. Русакова 96-я отдельная истребительная авиаэскадрилья для повышения боевой готовности была переведена на лагерное положение, а ее личный состав размещен в районе аэродрома. Мы заблаговременно позаботились о местах рассредоточения самолетов и их маскировке, об укрытиях для людей и надежной телефонной связи. Силами аэродромной роты и технического состава отрабатывалась круговая наземная оборона. Инженерной службой флотилии строился защищенный командный пункт. Эти меры помогли нам впоследствии избежать крупных потерь.

Вызванные из увольнения офицеры явились еще затемно. Командиры звеньев рассредоточили свои самолеты и подготовили их к вылету. В эскадрилье насчитывалось 17 истребителей И-15бис и И-153. Я определил очередность дежурства звеньев и доложил о готов-

ности на командный пункт флотилии. Оттуда поступил приказ с рассветом установить барражирование* в составе одного звена над Измаильским портом.

На выполнение этого задания первым вылетело звено управления. Я повел его сам, когда над аэродромом еще не разошлись сумерки. Во время полета мы заметили огненные всполохи на границе. Было ясно, что идет артиллерийская перестрелка, но чем она вызвана, никто пока не знал.

Через час нас сменило другое звено, кажется, лейтенанта В. Куроедова, а мы вернулись на свой аэродром. Начальник штаба майор А. Драгунов сообщил мне, что в районе Севастополя сброшены авиабомбы. Слово «война» тогда еще не произносили вслух, и все же приближение ее чувствовалось — фашисты с каждым днем усиливали воздушную разведку границы. Но нам было строго приказано не открывать огня и не поддаваться на провокации.

Штаб Дунайской военной флотилии вскоре отменил барражирование. Эскадрилья должна была оставаться на земле с готовностью к взлету через две-три минуты. Служба обнаружения и оповещения в то время не имела радиотехнических средств, и наблюдение за воздухом велось лишь визуально, со специально расставленных постов. Около восьми часов утра наблюдатель с командного пункта эскадрильи доложил, что со стороны границы появилась группа самолетов, следующих курсом на Измаил на высоте 1000 метров.

Граница была рядом, упреждения никакого! Я дал команду на взлет всей эскадрильей. Приказал доложить об этом на КП Дунайской военной флотилии и сам со звеном вылетел последним. В сознании еще было сомнение: а вдруг это какая-то ошибка? Но оно окончательно исчезло, когда первое звено встреченных нами бомбардировщиков начало сбрасывать бомбы на Измаильский порт. Убедившись, что перед нами враг, я отдал приказ атаковать его.

Позже стало известно, что налет на Измаил совершили 12 бомбардировщиков СЭТ-15. Самолеты этого типа представляли собой двухместный биплан, похожий на советский Р-5. Судя по тому, что наши истребители И-15бис имели перед ним заметное преимущество в скорости, вражеские бомбардировщики не летали быстрее 250 километров в час.

* Барражирование — воздушное патрулирование.

Первые атаки мы произвели организованно — звеньями, все последующие — в одиночку. Собрать в единый строй летчиков в завязавшемся бою оказалось уже невозможно. Управление в воздухе на истребителях И-15 осуществлялось только с помощью эволюций самолета ведущего, а его легко можно было потерять из виду. Но и вынужденные действовать самостоятельно, летчики нашей эскадрильи сбили пять вражеских бомбардировщиков, сорвав их попытку уничтожить корабли в Измаильском порту, и вернулись на аэродром без потерь.

Счет самолетам, сбитым черноморскими летчиками, открыл старший лейтенант М. Максимов. Ему пригодился опыт воздушных боев на Хасане, где он получил орден Красного Знамени. Вскоре после первого боя под Измаилом этого ордена были удостоены также старший лейтенант А. Борисов и я — за уничтоженные вражеские бомбардировщики. Еще по одному СЭТ-15 сбили лейтенанты А. Малиновский и Б. Маслов. Последний заставил нас поволноваться. Его И-15 совершил посадку на аэродроме позже всех, израсходовав весь запас горючего, с множеством пулевых пробоин на фюзеляже. Оказалось, Б. Маслов долго преследовал самолет противника и уничтожил его далеко над чужой территорией.

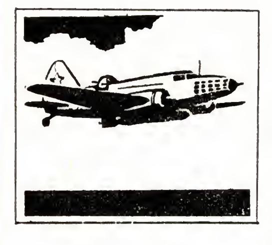
96-я отдельная истребительная авиаэскадрилья вела напряженные боевые действия под Измаилом до 18 июля 1941 года, то есть вплоть до отхода находившейся здесь Дунайской военной флотилии. Затем наши летчики в составе ВВС Черноморского флота защищали Крым и Северный Кавказ.

Первый фашистский самолет на Балтике сбил капитан А. Антоненко. С начала Великой Отечественной войны ему первому из летного состава ВМФ было присвоено звание Героя Советского Союза. А. Антоненко воевал с фашистами всего 34 дня, но за это время уничтожил 11 вражеских самолетов.

■

Ход военных действий на суше с первых дней войны поставил Краснознаменный Балтийский флот в неблагоприятное положение. После пятидневной обороны 27 июня 1941 года были оставлены военно-морские ба-

зы Лиепая (Либава) и Вентспилс (Виндава). 1 июля пала Рига. На день раньше гитлеровские войска вышли к реке Западная Двина.



ДВОЙНОЙ ТАРАН КОМСОРГА ИГАШЕВА

30 июня 1941 года перед ВВС КБФ командованием Северо-Западного направления была поставлена задача уничтожить живую силу и технику противника и затруднить его действия по прорыву нашего оборонительного рубежа в районе Двинска (Даугавпилса). Ударная авиация Балтийского флота базировалась тогда на аэродромах под Ленинградом. До района боевых действий было около 500 километров, поэтому бомбардировщики летали к цели без прикрытия: истребителям не хватило бы топлива вернуться домой.

Бомбардировку переправ через Западную Двину поручили 1-му минно-торпедному авиаполку. Перед вылетом с аэродрома в Беззаботном (это между Стрельней и Петергофом) командир первой эскадрильи капитан Николай Васильевич Челноков, впоследствии дважды Герой Советского Союза, собрал экипажи на стоянке самолетов.

— Летим в самый горячий район фронта, — сказал он. — Фашисты собираются форсировать Западную Двину. Придется крепко поработать. Особо предупреждаю о необходимости выдерживать боевой порядок: в строю нам легче отбиваться от «мессеров».

Военком полка Григорий Захарович Оганезов обратился с коротким напутствием к коммунистам и комсомольцам. Он призвал не допустить дальнейшего продвижения врага в глубь страны. Все слушали Оганезова с молчаливой серьезностью, понимая, как велика опасность предстоящего вылета. Военком умолк, и комсорг эскадрильи младший лейтенант Петр Игашев негромко сказал:

— Товарищ комиссар! Наш комсомольский экипаж поставленную задачу выполнит. Даже если кончится боезапас...

Петр Игашев родился в рязанском селе Бетине. Окончив педагогический техникум, вернулся в родные края. Преподавал историю в школе, но недолго — райком ВЛКСМ рекомендовал его секретарем комсомольского комитета местной текстильной фабрики. А через год Петр по комсомольскому набору был направлен в Ейское военно-морское авиационное училище. Закончив учебу в декабре 1940 года, Игашев получил распределение на Балтику. Вскоре комсомольцы эскадрильи избрали его своим вожаком.

...30 июня 1941 года погода не благоприятствовала полетам. Низкая облачность над целью вынуждала бомбардировщики снижаться до 400—600 метров, а на этой высоте они подвергались сильному обстрелу зенитными средствами и атакам вражеских истребителей. Однако девятка ДБ-3, возглавляемая капитаном Челноковым, успешно атаковала наступающие мотомеханизированные части противника на берегу Западной Двины.

От мощного удара с воздуха гитлеровцев не уберегли ни броня, ни «мессершмитты», ни заградительный огонь «эрликонов» — скорострельных артиллерийских автоматов. В ожесточенном бою первая эскадрилья 1-го минно-торпедного авиаполка сбила семь фашистских истребителей, уничтожила на земле 10 танков, 14 грузовиков с пехотой и другую военную технику. Но и наши потери были велики. 31 самолет вылетел на рубеж Западной Двины, 11 из них не вернулись на свой аэродром, в местечко с мирным названием — Беззаботное.

Три Ме-109 напали на бомбардировщик младшего лейтенанта Петра Игашева на подступах к переправам. Комсорг эскадрильи расчетливо выводил машину из зоны огня вражеских истребителей и наносил им ответные удары.

На вооружении ДБ-3 было четыре спаренных пулемета. Воздушный стрелок Василий Новиков внезапным кинжальным огнем сбил «мессершмитт», атаковавший их снизу. Но и наш самолет загорелся. Пламя и дым поползли от мотора к кабине летчика. Комсомольский экипаж ДБ-3, не выходя из строя эскадрильи, продолжал вести бой с истребителями врага. И когда Ме-109 пытался добить горевший бомбардировщик, Петр Игашев неожиданно пошел на таран.

...Ударом винта «мессеру» отрубило хвост. Вражеский истребитель, закрутившись, врезался в землю.

А горящий самолет Игашева, теряя высоту, приближался к переправе, которую фашисты навели через Западную Двину. Огонь уже подбирался к бензобакам, но машина была послушна командиру, и он направил ее в танковую колонну, которая начала вкатываться на понтонный мост. Врезавшийся в переправу бомбардировщик принес смерть десяткам фашистов.

Комсомольский экипаж в составе летчика Петра Игашева, штурмана Дмитрия Парфенова, стрелка-радиста Александра Хохлачева и воздушного стрелка Василия Новикова героически погиб, до конца выполнив воинский долг. Так был совершен первый в истории авиации двойной таран на бомбардировщике — таран воздушной и наземной цели.

В июле 1941 года комсомольские организации страны направили в летные училища 15 тысяч человек.

■

Балтийский летчик Петр Бринько за два с половиной месяца войны уничтожил 15 фашистских самолетов. Его жизнь оборвалась в сентябре 1941 года при выполнении боевого задания... Именем Героя Советского Союза Петра Бринько названа улица в Ленинграде.

■

«Ни один камень не содрогнется в Берлине от постороннего взрыва. Немцы могут жить в столице спокойно. Советская авиация уничтожена. Советский военный флот в кратчайшие сроки будет уничтожен».

Из заявления Геббельса представителям иностранной печати. Июль 1941 года.

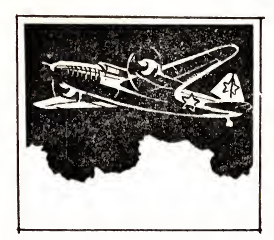
■

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО: «В ночь с 7 на 8 августа группа наших самолетов произвела разведывательный полет в Германию и сбросила некоторое количество зажигательных и фугасных бомб над военными объектами в районе Берлина. В результате бомбежки возникли пожары и наблюдались взрывы. Все наши самолеты вернулись на свои базы без потерь».

■

Первый бомбовый удар по Берлину нанесли морские летчики-балтийцы. За этот подвиг в августе

1941 года полковнику Е. Преображенскому, капитанам В. Гречишникову, А. Ефремову, М. Плоткину и П. Хохлову было присвоено звание Героя Советского Союза.



ИДЕМ НА БЕРЛИН!

По воспоминаниям флагманского штурмана 1-го минно-торпедного авиаполка, Героя Советского Союза П. И. Хохлова, ныне генерал-лейтенанта авиации в отставке.

В ночь на 22 июля 1941 года начались налеты на Москву. Фашистские летчики нацеливали свои бомбы отнюдь не на военные объекты. В столице были разрушены жилые дома, больница, две поликлиники, три детских сада, пострадали Театр имени Вахтангова, одно из зданий Академии наук СССР.

Ударами с воздуха враг хотел деморализовать мирное население, посеять панику и страх. Я сам видел, как «мессершмитты» с малой высоты обстреливали беженцев на шоссе, ведущем из Гатчины в Ленинград. Это было зверское истребление ни в чем не повинных людей.

Возмездием за Москву, Ленинград, другие советские города должен был стать бомбовый удар по Берлину. Для выполнения этой задачи по решению Ставки Верховного Командования создали особую оперативную авиационную группу из лучших экипажей дальних бомбардировщиков Ил-4 (ДБ-3Ф). Ее возглавил командир нашего полка Евгений Николаевич Преображенский.

Я хорошо знал его еще по войне с белофиннами. За успешные действия на вражеской территории и я и Преображенский, командовавший тогда эскадрильей, были награждены орденами Ленина. Родился Евгений Николаевич на Вологодчине в семье сельского учителя. Сам он тоже вначале собирался работать в школе, а в авиацию ушел по комсомольскому набору из учительского техникума. Преподавательские навыки, прежде всего деликатность и требовательность, пригодились ему и в командирской работе. Он очень быстро стал одним из лучших командиров полков в авиации.

...Обстановка на фронте к началу августа 1941 года складывалась не в нашу пользу. Фашистские дивизии

взяли Смоленск, были на подступах к Таллину и Ленинграду. Местами враг вклинился на территорию СССР более чем на 600 километров. До Москвы немецким бомбардировщикам было всего 450 километров по прямой. А до Берлина от линии фронта — больше тысячи. Это превышало радиус действия советских бомбардировщиков конструкции Ильюшина. Им не хватило бы топлива на обратный путь при взлете с тылового аэродрома.

По предложению наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова налет на Берлин решили осуществить с эстонского острова Сааремаа (Эзель). Этот остров в Моонзундском архипелаге еще удерживали советские войска, хотя он практически находился в тылу фашистов. И оттуда можно было долететь до столицы рейха.

И вот 4 августа оперативная авиагруппа из 15 самолетов Ил-4 во главе с полковником Преображенским приземлилась на аэродроме Кагул. Его построили перед самой войной для истребителей. Короткую взлетно-посадочную полосу сумели немного удлинить, но все равно с полной нагрузкой взлетать с нее было рискованно. В этом мы вскоре убедились.

...В полдень термометр показывал 27 градусов. Из-за повышенной влажности дышалось тяжело, как в парилке. В такой жаре один из двигателей нашего флагманского самолета перегрелся и начал «стрелять», едва мы оторвались от земли. Тяга быстро упала. Евгений Николаевич Преображенский убрал шасси, чтобы уменьшить сопротивление воздуха, но бомбардировщик упрямо не набирал высоту.

Развернуться и сесть снова на полосу командир не мог — скорость слишком мала, и на развороте мы рисковали опрокинуться. Оставалось одно: немедленно садиться прямо по курсу. До леса, к счастью, было пока далеко. А под фюзеляжем — бомбы! Они должны были завалить башню в Пярну, где размещался командный пункт 18-й фашистский армии. Теперь этот смертоносный груз мог обернуться против нас.

В критический момент полковник Преображенский не потерял самообладания. Он опять выпустил шасси и все же приземлил бомбардировщик. Колеса запрыгали по бугристому, пересохшему от жары болоту. Самолет затрясся, сзади что-то заскрежетало. Хвост несколько раз угрожающе задирался, командир изо всех сил тянул штурвал на себя, но рули бездействовали.

Не срабатывали и тормоза. Неизвестно, что могло случиться дальше, если бы в этот момент под фюзеляж не попал валун. Его гребень пробил обшивку и застрял в кабине стрелков-радистов. Самолет остановился.

Я первым выпрыгнул на землю из нижнего люка штурманской кабины. Не устояв, упал на бок. И тут увидел, как над головой, поскрипывая, угрожающе покачивались три фугасные бомбы. Держатели оказались крепкими. Чудо, что все мы остались живы. Стрелки-радисты Кротенко и Рудаков отделались легкими ушибами, Преображенский поранил лицо, видимо, ударившись при посадке о приборную доску. Но не меньшее чудо в том, что через два дня ремонтники под руководством инженера Георгия Герасимовича Баранова полностью восстановили наш самолет.

Пока шел ремонт флагманского Ил-4, я прорабатывал маршрут. Сначала мы должны были лететь над морем до южной береговой черты, а оттуда идти на Штеттин и Берлин. На обратном пути предстояло выйти в море в районе Кольберга и возвращаться в Кагул. По расчетам получалось, что путь в оба конца составит 1700 километров, из них 1400 — над морем. Весь полет должен занять около семи часов. Топлива в баках после посадки останется на 15—20 минут... Это означало, что нельзя воспользоваться запасным аэродромом. Следовательно, наше пребывание над Берлином должно быть очень коротким — цель надо поразить с первого же захода!

Все экипажи еще до полетов тщательно изучили карту столицы фашистского рейха. Среди военных объектов здесь значились корпуса танкового и авиамоторного завода «Даймлер-Бенц», авиационные заводы «Хейнкель», «Фокке-Вульф», «Цеппелин», а также электростанции и железнодорожные вокзалы, где формировались эшелоны с вооружением и боеприпасами для Восточного фронта.

Как флагманскому штурману, мне нужно было рассчитать полет так, чтобы подойти к Берлину вскоре после полуночи. С приближением рассвета наши шансы на благополучное возвращение значительно уменьшались. Противовоздушная оборона фашистской столицы была глубоко эшелонирована. Вокруг Берлина располагалось около шестидесяти отлично оборудованных аэродромов. Город прикрывали сотни истребителей-перехватчиков, подготовленных для действий и но-

чью. Аэростаты заграждения были подняты на высоту более четырех тысяч метров. Еще выше вспарывали ночное небо желтые мечи прожекторов. Зенитные орудия кольцами опоясывали город в радиусе до ста километров. Заслон, казалось бы, непроходимый!

...К вечеру 7 августа небо над островом Сааремаа сплошь затянуло облаками. А погода имела для нас первостепенное значение — не только на маршруте, но и при заходе на цель и возвращении домой. Ведь ни времени, ни горючего на дополнительный маневр у нас не было. Балтика капризна. Даже если нет облаков, земля просматривается не всегда. Вечерами и особенно по утрам над морем расстилается такой туман, что балтийское побережье Германии может оказаться полностью закрытым. Однако посланный на разведку погоды самолет привез утешительные сведения: над морем облачность, но лететь можно.

В воздух поднялись три звена Ил-4. Первое возглавил командир полка Евгений Николаевич Преображенский. Перед вылетом, назначенным на 21.00, он позаботился, чтобы каждый экипаж хорошо отдохнул. Сам командир в минуты отдыха любил посидеть с баяном в руках. Очень ему нравилась песня «Степь да степь кругом», хотя родился он не в степном, а в лесном русском крае. И тут же, почти без перехода, Преображенский лихо разводил мехи баяна и озорно играл вологодскую плясовую. Летчикам, присевшим невдалеке, невольно передавалось бодрое настроение командира. Сыграв еще несколько песен, он вдруг рывком поднялся:

— Хватит на сегодня, пора и в гости лететь! Гостинцы уже подвешены!..

Каждый экипаж взял с собой по 800 килограммов фугасных и зажигательных бомб. Чтобы облегчить взлет, техники и оружейники сняли с бомбардировщиков все оборудование, без которого можно обойтись в этом полете. И тем не менее флагманский самолет с трудом оторвался от грунтовой полосы у самой кромки аэродрома.

Два с половиной часа мы шли за облаками над морем. Высота была 6500 метров, всем пришлось надеть кислородные маски. В негерметичной кабине стало холодно — температура за бортом минус 38. Долго лететь в таких условиях трудно. Подступает тошнота, появляется покалывание в легких, мороз пробирается да-

же под меховой комбинезон. Но Преображенский твердо выдерживал намеченный курс.

Стороной мы прошли шведский остров Готланд и повернули на юг возле датского острова Борнхольм. Как ни странно, береговую черту нам помогли обнаружить сами же фашисты. Они, вероятно, приняли нас за своих («Откуда здесь взяться русским?») и даже подсветили длинную посадочную полосу на аэродроме Штеттина. Внизу четко виднелись силуэты самолетов на старте: гитлеровцы проводили ночные полеты.

Над сушей облачность почти совсем пропала. Полная луна высвечивала нам путь вдоль автострады Штеттин — Берлин. Вскоре прямо по курсу на горизонте появилось светлое пятнышко. Оно постепенно разрасталось, пока не охватило полнеба: фашистская столица была освещена!

Я доложил в микрофон Преображенскому:

— Перед нами — Берлин!

— Вижу! — взволнованно ответил он. И аэронавигационными огнями подал следовавшим за нами экипажам команду рассредоточиться: каждый должен выйти на свою цель самостоятельно.

Часы показывали половину первого ночи. Но жизнь в городе не замирала. По фонарному освещению легко прослеживалась конфигурация улиц. Луна серебрила воду Шпрее. Река помогла нам точно выйти к Штеттинскому железнодорожному вокзалу. А внизу по-прежнему было тихо. Ни единого выстрела, ни единого прожекторного луча. Велика же самонадеянность фашистов! Они думают, что горят только чужие города, а у себя в Берлине можно спать спокойно!

Определив контуры цели, мы легли на боевой курс. Когда самолет подошел на угол сброса, я резко нажал кнопку:

— Это вам за Москву, за Ленинград!

Вслед за бомбами на Берлин полетели листовки. Они начинались словами: «Немцы! Гитлер ведет вас к погибели!..»

Листовки подготовил военком полка батальонный комиссар Григорий Захарович Оганезов. От него мы узнали любопытные данные радиоперехвата вскоре после возвращения на Сааремаа. Во время первого налета у нас потерь не было, а немецкие радиостанции сообщили: «В ночь с 7 на 8 августа крупные силы английской авиации пытались бомбить Берлин. Действиями

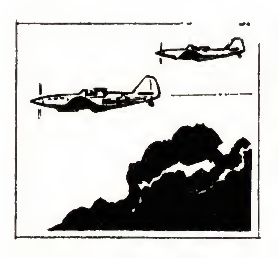
истребителей и огнем зенитной артиллерии основные силы авиации противника рассеяны. Из прорвавшихся к городу 15 самолетов 6 сбито». Англичане так прокомментировали эту фальшивку: «Германское сообщение о бомбежке Берлина загадочно, так как в ночь на 8 августа английская авиация со своих аэродромов не поднималась вследствие неблагоприятных метеоусловий».

Ясность внесла газета «Правда», опубликовавшая 9 августа сообщение о рейде советских бомбардировщиков. Сразу после него берлинская ПВО была еще более усилена, а город до конца войны погружался ночью во тьму — понадобилась-таки Гитлеру светомаскировка!

Балтийские летчики продолжали бомбить Берлин до 4 сентября 1941 года. За девять групповых вылетов на военные объекты города было сброшено триста одиннадцать бомб. Налеты на фашистскую столицу прекратились лишь после того, как наши войска и флот оставили Таллин...

«...Если бы меня попросили назвать самого лучшего командира и человека среди летного состава ВМФ, я назвал бы генерал-майора Острякова. Героизм, скромность, умение, хладнокровие и беззаветная преданность Родине — вот это Остряков!»

Народный комиссар Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов.



«КОМСОМОЛЬСКИЙ» ГЕНЕРАЛ

По воспоминаниям Героя Советского Союза, бывшего начальника летной инспекции ВВС Черноморского флота подполковника Н. А. Наумова, ныне генерал-лейтенанта авиации в отставке.

20 октября 1941 года фашистские войска прорвали Ишуньские укрепления в Крыму. Наши наземные части стали отходить к Севастополю и Керчи. Морские летчики, входившие в Фрайдорфскую авиагруппу (она так называлась по селу Фрайдорф, где располагались полевые аэродромы), получили задание наносить сдерживающие удары по колоннам вражеских танков и пехоте.

В эти горькие дни войны авиацию Черноморского флота возглавил генерал-майор Николай Алексеевич Остряков. Первая встреча с ним у меня произошла 26 октября на аэродроме Бельбек под Севастополем. Из бомбардировщика ДБ-3, только что завершившего тяжелый перелет из Владивостока, вышел худощавый человек с какой-то застенчивой улыбкой.

Николай Алексеевич Остряков оказался моложе всех своих подчиненных в руководстве ВВС Черноморского флота — ему было всего тридцать лет. Но он был старше всех нас на одну войну — испанскую. За участие в ней его наградили двумя орденами Красного Знамени. Был у генерала Острякова и орден Красной Звезды — за личные достижения в парашютном спорте. Николая Алексеевича хорошо помнили на Черном море как командира передовой бомбардировочной бригады. Это назначение он получил после возвращения из Испании. А потом — служба на Тихом океане. Там Остряков стал заместителем командующего ВВС флота.

Черноморской авиацией Николай Алексеевич командовал всего шесть месяцев. Но удивительно много событий вместилось в этот период. Время в осажденном Севастополе уплотнилось до предела. Обстановка менялась постоянно и неожиданно, как в воздушном бою.

Учитывая свой опыт войны в Испании, генерал Остряков сразу отметил наши характерные ошибки, разрозненность действий в использовании авиации. Часто командующий сам вылетал на разведку, или, как он говорил, на «командирскую рекогносцировку», и поэтому хорошо знал результаты всех боевых действий в районе Севастополя.

Острякова не боялись, как боятся порой «грозного» начальника. Но я не знаю ни одного случая невыполнения даже просьбы командующего. Уважение к нему как к командиру и как к человеку было всеобщим. И дело здесь не в личном обаянии — каждый чувствовал внутреннюю убежденность генерала в собственной правоте, основанной на глубоком и всестороннем знании обстановки, на доброжелательности к людям. И каждый стремился быть таким, каким его хотел видеть Остряков.

С приездом в Севастополь нового командующего мы как-то неожиданно для самих себя выросли на но-

вую тактическую и оперативную ступень. Уверен, что именно благодаря Острякову потери личного состава заметно сократились, а у противника они столь же ощутимо возросли.

С Николаем Алексеевичем мы сдружились как-то сразу, хотя занимали разное служебное положение. Вероятно, нас сблизили давнишняя страсть к полетам и совместно пережитые первые боевые испытания. На аэродроме «Херсонесский маяк» у нас была общая двухместная землянка, куда командующий приезжал иногда отдыхать, да и чтобы быть поближе к летчикам. Обычно молчаливый, в землянке он становился чудесным рассказчиком.

...Вырос Николай Алексеевич на окраине Москвы, в районе, где теперь станция метро «Сокол». Сегодня здесь есть улица Острякова и мемориальный музей в средней школе № 704, которая носит его имя. Сам Николай проучился лишь семь классов, затем, чтобы помочь семье, поступил учеником на завод «Красный металлист». А когда ему не было еще 17 лет, в марте 1928 года, Остряков по призыву комсомола уехал на строительство Турксиба. В родную Москву Николай вернулся под новый, 1930 год. Вскоре переквалифицировался на автослесаря, затем стал водить автобус.

После странствий и увлечения техникой Острякова потянуло в небо. В 1932 году он зачислен курсантом в Центральную летную школу в Тушине. По окончании школы остается здесь летчиком-инструктором, затем переходит в Высшую парашютную школу Осоавиахима, где не только тренируется, но и испытывает парашюты новой конструкции. В 1934 году в числе первых Острякову присвоили звание «Мастер парашютного спорта СССР». А в 1936 году его избирают делегатом IX съезда комсомола Украины, делегатом юбилейного, X съезда ВЛКСМ.

Затем — Испания, где Николай Остряков воевал в составе Интернациональной бригады. Он пробыл там меньше года, но успел заслужить славу одного из самых отважных и умелых бойцов, совершив около 250 боевых вылетов.

В конце 1937 года Остряков вернулся на Родину. В 26 лет Николай Алексеевич стал депутатом Верховного Совета СССР, был избран делегатом XVIII съезда партии...

Как и все щедрые душой люди, он предпочитал ча-

ще рассказывать не о себе, а об интересных встречах, друзьях. Генерал редко о ком-нибудь отзывался плохо, но, если замечал низкий проступок или трусость в бою, становился суров и даже беспощаден.

В землянке на херсонесском аэродроме было у нас много откровенных разговоров, особенно по вечерам, когда земля и люди остывали от жарких боев. И надо сказать, никогда прежде не встречал я более интеллигентного, разностороннего и на редкость скромного собеседника.

Впрочем, пришлось пережить в этой землянке и немало неприятных минут. Дело в том, что аэродром часто бомбили, а крыша у нас была чисто символическая, не спасла бы от прямого попадания даже 50-килограммовой бомбы. Особенно отвратительно я себя чувствовал во время ночных бомбежек, когда не видно, куда падают бомбы. В эти минуты сознаешь себя беспомощным и жалким. Первую ночную бомбежку мы пролежали в землянке молча, вслушиваясь, как серия разрывов постепенно приближается к нашим постелям. Облегченно вздохнули, когда бомбы перескочили через нас, но заснуть не могли долго.

На вторую ночь бомбили сильнее. Фашистские летчики подожгли бензозаправщик, стоявший поблизости от землянки, и стали делать заход за заходом по этой освещенной цели.

— Ты сколько будешь молчать и притворяться смелым? — неожиданно спросил меня Остряков.

Мне-то давно хотелось на свежий воздух, подальше от горящей машины, но неудобно было перед командующим. После этого его вопроса сразу все стало ясно, и мы довольно резво достигли берега моря, не испытывая никакого ущерба для своего самолюбия. Не знаю, как с точки зрения вероятности попадания, но с точки зрения психологической лучше, пожалуй, погибнуть на открытом месте, чем ждать, когда тебя раздавит крыша или живьем засыплет землей. И впредь мы убегали от бомб к морю, хотя землянка так и осталась целой до конца обороны Севастополя.

Осенью 1941 года наши основные истребительные части в Крыму были оснащены новым самолетом Як-1. На этой машине командующий еще не летал, а переучиваться в условиях осажденного Севастополя было невозможно. Пришлось и мне пересесть на И-16, которым мог управлять генерал Остряков. После быстрого

Яка устаревший «ишачок», как ласково называли летчики истребитель И-16, казался очень тихоходным. К тому же в его открытой кабине разгуливал ветер. Правда, в бою «ишачок» был малоуязвим, но с «мессершмиттами» мог только огрызаться. И все же приказ есть приказ, тем более отданный в такой, типично остряковской манере: «Тебе придется временно полетать в паре со мной на «ишаке»!» Впрочем, и самому командующему хотелось освоить новый самолет. Заметил Николай Алексеевич и мою тоску об оставленном Яке. Спустя некоторое время Военный совет разрешил Острякову пройти летную переподготовку на одном из кавказских аэродромов.

Штормовой декабрьской ночью мы вышли из Севастополя на лидере «Ташкент», который перевозил раненых в Новороссийск. Корабль атаковали немецкие бомбардировщики. В воздухе они всегда были для нас мишенью, а на сей раз вместе со всеми, кто находился на лидере, мишенью оказались мы с Остряковым. Обоим пришлось снова пережить состояние собственной беспомощности, еще более унизительное, чем в землянке на херсонесском аэродроме. Там хоть можно было убежать и спрятаться, а здесь никуда не денешься посреди бушующего моря.

Фашистские летчики принимались бомбить «Ташкент» несколько раз. Но не смогли поразить такую большую цель, как лидер. Впрочем, когда бомбишь сам, то любая цель кажется маленькой. Нас спасло и умение капитана В. Ерошенко маневрировать кораблем. В конце концов «юнкерсы» отстали, и лидер благополучно добрался до Новороссийска. Едва почувствовав под ногами твердую землю, такую родную после многочасовой качки и ночной бомбежки, мы с Остряковым твердо решили: кораблем в Севастополь не возвращаться.

Два дня Николай Алексеевич учился летать на Як-1, но до конца освоить новый истребитель ему помешал начавшийся второй штурм Севастополя. Надо было возвращаться. И тут, как назло, после теплых солнечных дней, какие случаются зимой на юге, всю ночь буйствовал проливной дождь. Утром мы увидели, что аэродром Анапы превратился в болото, а оба наших Яка засели по ступицу в грязь.

При первой же попытке взлететь мой истребитель задрал хвост и остановился. Грязь не давала колесам

проворачиваться. И тут кому-то в голову пришла мысль смазать колеса отработанным маслом. Им же полить и дорожку хотя бы в начале разбега, чтобы не налипала грязь. Так мы и поступили. Но не все прошло «как по маслу». Мой самолет проскочил блестевшую дорожку и снова стал приподнимать хвост. Прекращать разбег было поздно. Истребитель набирал скорость, разбрасывая грязь во все стороны. Она попадала на винты и даже на фонарь кабины. Пробежав почти весь аэродром, Як все же оторвался от земли.

В воздухе я с тревогой наблюдал за взлетом генерала Острякова. Его Як также пробежал почти всю полосу с поднятым хвостом и распрощался с ней у самой кромки. Я с облегчением вздохнул.

Но шасси на наших самолетах не убиралось — все было забито раскисшей землей. Из-за этого упала и скорость. Мотор моей машины трясло на больших оборотах. Как потом выяснилось, винт был поврежден во время разбега. Налипший на фонарь кабины чернозем ограничивал видимость. Словом, в таком состоянии нам лучше бы не встречаться с фашистами.

На аэродроме Севастополя, выбравшись из кабины, Остряков с удивлением осмотрел свой Як. «Как много кубанской земли можно, оказывается, перевезти на истребителе в Крым!» — пошутил он. Но мне было не до шуток: ведь так тревожно прошел первый боевой полет командующего ВВС Черноморского флота на истребителе Як-1.

Сразу же по возвращении в Севастополь начались тяжелые оборонительные бои. В эти дни генерал Остряков летал особенно много, и мне приходилось сопровождать его при каждом вылете. Часто к нам присоединялся полковник Юмашев — старый, опытный летчик, отличный командир истребительного полка. Это были продуманные и хорошо подготовленные полеты для разведки воздушной и наземной обстановки, а также контроля за действиями своих частей.

Моей задачей, во-первых, было охранять хвост самолета командующего, и, следовательно, мне категорически запрещалось отвлекаться на ведение самостоятельных действий. Часто вылетали мы и на выявление вражеской зенитной артиллерии, которая могла помешать выполнению заданий нашими основными авиагруппами. Остряков, как бывший бомбардировщик, еще с Испании «привык» к зенитному обстрелу, считая его

«малоэффективным». У меня же не было такой закалки, но я крепился, выписывая вслед за своим ведущим виражи над фашистскими батареями. Еще больше я боялся потерять командующего. Ведь могло быть и случайное попадание снаряда с земли, и внезапное нападение превосходящих сил противника в воздухе. Тогда не выручат ни опыт, ни умение.

Твердо усвоив, что без генерала Острякова возвращаться на аэродром нельзя, все же однажды, когда мы прикрывали бомбардировщики Пе-2, я отвлекся. Увидел, что «мессер» подстраивается к нашему пикировщику. С первого захода сбил вражеский истребитель, но успустил из виду командующего. Те минуты, когда после удачной атаки я искал Острякова, послужили хорошим уроком: его Як мне мерещился в каждом падавшем или горевшем самолете.

Николай Алексеевич в тот раз благополучно приземлился на Херсонесе. Он не осудил ведомого за «инициативу», но товарищи подвергли меня справедливой «проработке». После этого случая я больше не отрывался от командующего в воздухе и атаковал только те цели, которые угрожали моему ведущему. При мне генерал Остряков уничтожил два вражеских самолета. Одного мы сбили с ним вдвоем над Севастополем. В тот день на нас напала четверка Ме-109, но, когда один из «мессеров» загорелся от нашего огня, остальные ушли на свой аэродром.

Военный совет Черноморского флота вскоре запретил командующему ВВС вылетать без специального разрешения. И можно было понять беспокойство командования флота за жизнь генерала Острякова. Оба наших аэродрома в оборонявшемся Севастополе подвергались не только беспощадной бомбежке, но и артобстрелу. Ведь линия фронта проходила рядом, в 7—12 километрах. Летное поле было сплошь усеяно воронками. К тому же в небе постоянно «висели» фашистские истребители. В таких условиях каждый боевой вылет требовал от летчика высокого мастерства и выдержки. Только на Як-1 Николай Алексеевич двадцать раз поднимался в воздух с мыса Херсонес. А всего на его счету более ста «севастопольских» вылетов.

24 апреля 1942 года генерал Остряков собирался, как обычно, в паре со мной проверить с воздуха работу наших штурмовиков на переднем крае противника. Но вылет не состоялся из-за приезда в Севастополь заме-

стителя командующего авиацией ВМФ генерала Ф. Г. Коробкова. По телефону Остряков предупредил меня об отмене запланированного полета и вскоре уехал с генералом Коробковым, с которым вместе воевал еще в Испании, осматривать авиационные мастерские в Круглой бухте.

Примерно через полчаса после этого разговора со стороны моря прошла со снижением группа «юнкерсов». Я слышал отдаленные разрывы сброшенных бомб, но не придал этому особого значения: бомбежки давно уже стали обычным явлением. И вдруг запыхавшийся посыльный позвал меня срочно к телефону. Сдавленный от волнения голос сообщил, что Остряков, Коробков и часть сопровождавших их офицеров убиты...

Проститься с погибшими вечером 26 апреля пришли не только летчики, но и многие командиры армии и флота, рядовые защитники непокоренного города. Погода была ненастной. Дул сырой, пронизывающий ветер. Холодные тучи, казалось, придавили небо к земле.

Непривычно тихо было вокруг. Внезапно мощный орудийный залп заставил содрогнуться землю. Разом ударила вся наша береговая и корабельная артиллерия. Это был последний салют генералу Острякову и его погибшим товарищам. Салют — боевыми снарядами по врагу.

А полтора месяца спустя, 14 июня 1942 года, Указом Президиума Верховного Совета СССР генералу Николаю Алексеевичу Острякову посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Бывший командующий 11-й фашистской армией, штурмовавшей Севастополь, фельдмаршал Эрих фон Манштейн писал в своих мемуарах «Утерянные победы»: «Я... совершал поездку вдоль южного берега до Балаклавы на итальянском торпедном катере... На обратном пути у самой Ялты... вокруг нас засвистели, затрещали, защелкали пули и снаряды: на наш катер обрушились два истребителя. Так как они налетели на нас со стороны слепящего солнца, мы не заметили их... За несколько секунд из 16 человек, находившихся на борту, семь было убито и ранено. Катер загорелся...»

Это случилось 5 июня 1942 года. Вражеский катер атаковали командир первой эскадрильи 6-го гвардейского полка капитан Михаил Авдеев и летчик старший лейтенант Степан Данилко.

■

Ответ летчиков Черноморского флота на обращение летчиков Северного флота. Февраль 1942 года.

«...Дорогие товарищи, собратья по оружию! Вы геройски уничтожаете немецко-фашистскую нечисть на крайнем северном участке, а мы, черноморцы, истребляем немецко-фашистских оккупантов на крайнем южном участке огромного фронта, протянувшегося от Баренцева до Черного моря...

С чувством огромного удовлетворения и боевого подъема встречаем мы сообщения о смелых уничтожающих ударах авиации Северного флота по фашистской гадине. Мы восхищаемся боевыми успехами эскадрильи Героя Советского Союза Б. Сафонова, храбростью, мужеством, самоотверженностью товарищей Коваленко, Кравцова, Тумакова, Алагурова, Покровского, Кухаренко, Сорокина и многих других летчиков авиации вашего флота...

Мы, летчики-черноморцы, за семь месяцев войны уничтожили и рассеяли около полутора десятков полков фашистских солдат. В воздушных боях и на аэродромах уничтожили несколько сот самолетов, потопили несколько миноносцев, мониторов и канлодок, десятки речных и морских транспортов. Разбили несколько десятков батарей, около 500 танков, тысячи автомашин... Века не сотрут в памяти советского народа доблести, мужества, храбрости, самоотверженности защитников нашей любимой Родины...»

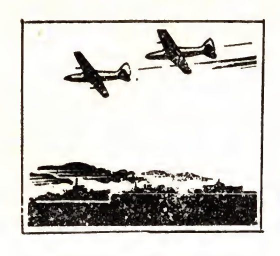
■

«Дорогие друзья! Юноши и девушки Советского Заполярья!

Вы посмотрите: всюду, где пройдет фашистская орда, раздаются стоны, там попирается все человеческое, там гибнут беззащитные дети, матери, старики! Фашисты уничтожают науку и культуру, сеют мракобесие, чтобы превратить народы мира в своих рабов, чтобы на могучий, свободолюбивый русский народ надеть ярмо рабства.

Не бывать этому никогда! На нашей священной земле фашистская гадина найдет свою могилу...»

Из выступления Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова на митинге молодежи в Мурманске. 1941 год.



ПРИКРЫТИЕ ВЗЯЛ НА СЕБЯ

30 мая 1942 года в эфире в последний раз прозвучало уверенное сафоновское: «Прикрытие взял на себя». В этот момент его «киттихаук» находился над колонной транспортов конвоя PQ-16, входившего в только что протраленный фарватер Кильдинского плеса. Корабли охранения вели напряженный бой с авиацией, на подступах к конвою тоже шла схватка. Дальние двухкилевые истребители Пе-3 атаковали «юнкерсы» и сами отбивались от наседавших «мессершмиттов».

«Прикрытие взял на себя», — прозвучал голос Сафонова, и тотчас в гремящем эфире возникла пауза. Визитная карточка Сафонова была отлично известна всем. Весной 1942-го этот летчик был самым известным истребителем в нашей стране, да, пожалуй, и во всех воюющих странах.

О нем уже складывались военные легенды. Да и как им не складываться, если Совинформбюро давало, например, сообщение о бое, проведенном семью истребителями во главе с Героем Советского Союза Борисом Сафоновым с пятьюдесятью двумя самолетами противника? При этом тринадцать машин врага было сбито и ни одна бомба не упала на Мурманск. Согласитесь, тут есть отчетливый привкус легенды, хотя Совинформбюро ошибаться не могло...

Накануне трагического дня 30 мая в сафоновский полк — так по-фронтовому именовался 2-й гвардейский Краснознаменный — приехал радиожурналист Морозов, хорошо знакомый с Сафоновым, и рассказал ему о недавней схватке над английским конвоем, в которой две пары наших истребителей не дали приблизиться к транспортам ни одному из атаковавших бомбардировщиков и торпедоносцев.

— Наши дрались, — подтвердил Сафонов и, вздохнув, с детской обидой добавил: — Меня теперь командование редко в воздух выпускает. Только по праздникам, можно сказать.

Действительно, в свои двадцать шесть лет он непло-

хо командовал авиационным полком, и от Героя Советского Союза Бориса Феоктистовича Сафонова (в это время он был уже представлен к награждению второй Золотой Звездой) ожидали многого. Безусловно, командование поступало правильно, оберегая перспективного командира, но по отношению к летчику Сафонову... Впрочем, фронт не то место, где можно что-либо или кого-либо надежно уберечь.

Итак, 30 мая в середине дня три «киттихаука» сменили в небе над конвоем PQ-16 четверку дальних истребителей Пе-3. Но прежде нужно сказать, почему их было только три. Как и всё на войне, этот фактор не может считаться несущественным...

Со своего аэродрома Борис Сафонов поднял две пары истребителей. С ним вылетели майор А. Кухаренко, капитаны П. Орлов и В. Покровский. В группу были включены самые опытные, с большой летной практикой истребители. Американские «киттихауки», которыми совсем недавно был оснащен полк, оказались машинами с трудным характером. Во-первых, они требовали «строгого» пилотирования, но был у этих машин понастоящему серьезный недостаток: их мотор не выдерживал долгой работы на форсированном режиме. А форсаж, как известно, главный режим воздушного боя, где для того, чтобы победить, нужно оказаться быстрее, маневреннее, надо выжать из себя и машины максимум возможного, а порой и чуть больше.

Через несколько минут после вылета мотор на машине Кухаренко стал давать перебои, и он вынужден был вернуться на аэродром. Группа осталась втроем, и привычная схема «ведущий — ведомый» была нарушена. Истребители оказались в трудном положении. К тому же в тот момент, когда Сафонов взял на себя прикрытие, начался самый крупный — за все время следования конвоя — налет фашистской авиации. В атаке участвовало около сорока пяти бомбардировщиков, прикрытых двадцатью истребителями.

С транспортов и кораблей охранения тысячи людей следили за схваткой, где трое дрались против шести с лишним десятков. Видели, как, прочерчивая в облачном небе густые черные полосы, падали самолеты. В этом бою Орлов и Покровский сбили по одному «юнкерсу». Сафонов — два. Налет был отбит. Но бой с «мессерами» продолжался. Вот тут на КП и приняли радиограмму Сафонова: «Подбил третьего... мотор...»

По коду «мотор» означал вынужденную посадку. Но, может быть, Сафонов хотел сказать, что перегретый мотор его «киттихаука» отказал? Может быть. Мы никогда не узнаем, что в действительности означало это последнее сказанное Сафоновым слово.

Его истребитель, теряя высоту, планировал в направлении эсминца Северного флота «Валериан Куйбышев». Не дотянув до корабля три-четыре километра, он ударился о воду и мгновенно затонул.

По приказу командующего Северным флотом вице-адмирала А. Г. Головко эсминец вышел из ордера боевого охранения и начал циркуляцию в месте приводнения самолета. В воздух были подняты истребители под командованием майоров С. Кирьянова и В. Пронченко. Но многочасовые поиски не дали результатов...

Солдатские легенды упорно отрицали факт его гибели. Еще очень долго моряки и пехотинцы, а иной раз и летчики, воевавшие на Севере, рассказывали, что своими глазами видели, как во время воздушного боя откуда-то появлялся истребитель, на борту которого было нарисовано множество звезд — количество сбитых фашистов. Значит, никому, кроме Сафонова, эта машина принадлежать не могла. Войдя в бой, «ястребок» сразу начинал валить вражеские самолеты один за другим, ну а такое мог делать тоже только один летчик на Севере!

Легенды легендами, а в гибели Бориса Сафонова все же есть обстоятельства, не прояснившиеся по сей день...

Люди, знавшие Сафонова, вспоминают прежде всего его естественность, которая моментально располагала к себе. Вспоминают улыбку, хотя улыбался он не так часто. Вспоминают его ставший для всех привычным коричневый кожаный реглан с меховым воротником. Все, что он говорил и делал, а главное, то, как он летал, удивительно шло к нему. Глядя на замечательную фотографию фронтового корреспондента Е. Халдея, где Сафонов снят в кабине истребителя, понимаешь, что он был очень красивым человеком. Его мужественная красота даже не того свойства, что выражается в гармоничном сочетании черт лица и правильных пропорциях тела. Это особая красота, возникающая при идеальном соответствии внешнего облика и души. Было в нем спокойствие, ровная сила и безграничная надежность. Это как раз тот человек, которого каждый

мгновенно выбрал бы из тысячи сильных и смелых, если бы предстояло трудное дело.

О прошлом Бориса Сафонова многого не расскажешь. Крохотные частицы детства и юности, которые всплывают в воспоминаниях односельчан и родственников, переплетаются отдаленными друг от друга островками в целом океане неизвестности. Мы можем лишь предполагать, каким образом складывалось его призвание. Но стремление стать летчиком видно уже с шестнадцати лет, когда он поступил в Тульскую планерную школу, а по окончании ее — в Ачинское летное училище. Наверняка немалую роль здесь сыграл и крылатый призыв: «Комсомолец — на самолет!»

— Учился хорошо, — вспоминала мать Бориса Фекла Терентьевна, — об этом у меня никогда заботы не было, и очень много читал. Бывало, уж спать ляжешь, а он лампу загородит, чтоб мне не мешать, и все книжку листает. Еще песни любил слушать. У самого-то голоса не было: не слыхала, чтоб сам пел. А слушать любил. Наше Сенявино, известно, село песенное. И летом, к сумеркам, во всех концах поют...

Вот, пожалуй, и все, что известно о юных годах Бориса Сафонова. Да еще то, что пару раз во время учебы в летном училище он приезжал домой. Но и тут особо не выделялся. В летной форме по деревне не ходил и потрясающих историй из жизни авиаторов не рассказывал. Иначе обязательно бы запомнили.

Что можно представить при столь скудных сведениях? Разве то, что с детства Борис Сафонов имел определенную цель и готовил себя к летной профессии. Что был он силен и смел, но сверстников не старался подчинить. Никто не помнит, к примеру, чтобы Борис был коноводом сенявинских мальчишек.

И только одна, мельком упомянутая черта вносит в этот целеустремленный, но суховатый образ нежный штрих: любовь к песне. Брат Бориса, черноморский летчик Евгений Сергеевич Ступин, даже и песню назвал: «Ничто в полюшке не колышется».

Сенявино — село, известное округе своими голосами, тут пели великое множество песен, но «Ничто в полюшке не колышется» определенно выделяли. И «виноват» в этом, как ни странно, Иван Сергеевич Тургенев, написавший рассказ «Певцы» именно о селе Сенявине. У литературоведов, возможно, найдутся возражения, но в Синявине их все равно слушать не ста-

нут. Здесь каждый мальчишка убежден, что Колотовка и Сенявино — одно и то же село (такой же глинистый овраг, рассекающий поселок на две части, и безлесность округи, и степной летний зной). А если спросите, тотчас покажут вам, где до революции стоял кабак, звавшийся «Притынным», в котором соревновались в пении Яшка-Турок и рядчик с Жиздры. Больше того, если вы спросите, что за грустную, так больно хватающую за душу мелодию вел Яшка-Турок, вам без колебаний ответят: «Ничто в полюшке не колышется». Можно, конечно, сомневаться, можно не верить, но сто́ит хоть раз в летний вечер, когда спадет мучительная июльская жара, когда самый тихий звук становится долгим и чистым, услышать, как девичий голос за околицей выводит светло и тонко, точно серебром по темному бархату: «Ничто в полюшке не колышется...», и сомнения забудутся разом. Станет ясно, что песня эта не просто хороша и не просто любима — она есть душа, необъяснимо вместившая всю грусть и нежность этих небогатых раздольных степных краев. И станет понятным, что с песней люди здесь рождаются и несут ее в себе через всю жизнь. Кто услышит, тот поймет и что-то главное в душе степняков, дающее им силы не только жить на бедной, голой земле, но и любить ее безмерно и черпать из этой любви великую стойкость для самых больших дел.

...С Севера Борис Сафонов домой уже не приезжал. Слишком сложной была международная обстановка. Остро ощущалась близость войны. Отпусков северянам не давали. А каждый, кому хотя бы недолго довелось пожить в Заполярье, хорошо знает, как тоскует заключенная в бескрайних объятиях снега и льда, в нескончаемой полярной ночи душа человека, родившегося и выросшего много южнее Полярного круга. Как сильно отзывается память на все мало-мальски напоминающее далекий дом. Стоит лишь закрыть глаза, и родное нахлынет так близко, так живо, что даже запахи услышишь и скрип половиц. Не надо особой фантазии, чтобы представить, как Борис Сафонов не раз и не два вспоминал опаленное летним зноем, продутое февральскими вьюгами степное село с его скромными домиками, редкими ветлами вдоль оврага, и виделось ему, как мать выгоняет на снег важных гусей, а они привычно спешат и топчутся по льду, разыскивая пропавшую воду, а сам он с ребятами рубит топором лед у берега,

чтоб ловить приплывших подышать красноперок. И чувствуют руки жгучий холод дымящейся воды и живой трепет пойманной рыбы...

День 22 июня 1941 года разделил жизнь на две части. Граница между «вчера» и «сегодня» была так ощутимо резка, что люди, сами не замечая, уже на другой день говорили: «Ну, это когда было... Еще до войны!» Словно вечность прошла. Так и есть. Ведь в самые же первые дни и даже часы многие тысячи людей прошли свою жизнь до конца. Война чудовищно жестока и неразборчива. Отдельной человеческой жизни, кажется, вовсе не существует для нее: она ведет счет на полки и дивизии, а в такой войне, где фронт протянулся от Баренцева до Черного моря, судьба целых армий решалась порой в считанные дни. И все же при всей ее громадности война с первых мгновений называет своих героев. Называет поименно: таких, как капитан Гастелло. Или безымянно: как героев Бреста и других, ценой жизни заслонивших Родину.

Имя старшего лейтенанта Бориса Сафонова впервые зазвучало на третий день войны.

Вечером 24 июня несколько Хе-111, выскочив из-за сопок на малой высоте, атаковали стоявшие в заливе корабли. На помощь морякам поднялись североморские истребители. Борис Сафонов выбрал оторвавшийся от общего строя «хейнкель». С короткой дистанции он ударил по стрелку-радисту, и пулемет бомбардировщика смолк. Со второго захода тремя очередями, выпущенными в упор, Сафонов буквально отрубил фашисту хвост. Первый гитлеровский самолет, сбитый в воздушном бою североморским летчиком, рухнул в сопки.

«Сафонов — герой дня, — записал в своем дневнике командующий Северным флотом контр-адмирал А. Г. Головко. — И, думаю, не только одного дня... Он — общий любимец, этот типичный русак из-под Тулы. Отличный, волевой летчик. Широкоплечий, с открытым лицом, прямым взглядом темно-серых глаз. Стоит только увидеть его, и он сразу же вызывает симпатию. Самолетом владеет в совершенстве. По отзывам авиационных специалистов, у него очень развито чувство времени и расстояния. Нетороплив, обстоятелен — по характеру настоящий летчик со всеми данными командира. Надо не упускать его из виду, нацеливать людей на учебу у него. Побольше бы нам таких соколов».

Первый бой. Первый шаг в неизвестность. Скольким же пилотам помогло успешно пройти такое испытание одно лишь сознание того, что рядом воюет летчик, которому не страшен любой геринговский ас!

В эти долгие ясные дни и белые ночи северного лета Сафонов беспрерывно в работе. Он ведет эскадрилью, звено, летает в паре, летает один, когда уже никто не выдерживает. В нем живет неутолимая жажда мести врагу. Это была страсть, буквально сжигающая его. И она же поразительно сплавлялась со спокойствием. Умение принимать решение в доли секунды сочеталось в нем со способностью просчитать все возможные варианты и выбрать лучший. Как у великих шахматистов в цейтноте. Правда, цена поражений в бою иная, нежели в шахматной партии. Никто из воевавших с ним не вспомнит, чтобы Сафонов растерялся. Даже в самой невероятной ситуации...

В районе полуострова Рыбачий группа истребителей, которую вел командир полка майор Губанов, взяла под прикрытие бомбардировщики. Командир окинул взглядом своих подопечных и не поверил глазам. Когда провожали группу на задание, в ней было пять СБ. А возвращалось шесть?!

Губанов еще раз пересчитал самолеты и тут увидел приладившегося к строю немецкого воздушного разведчика Хе-126. По-видимому, фашист рассчитывал долететь с группой до аэродрома и без помех произвести аэрофотосъемку. Командир развернулся для атаки, но его опередили: мощный очередью Сафонов свалил разведчика в сопки.

Другой случай. 15 сентября к линии фронта вылетела пятерка истребителей. Подоспели вовремя: над нашими позициями кружились «юнкерсы». Сафонов и его ведомые В. Максимович и В. Покровский атаковали фашистов, а старший лейтенант А. Коваленко с ведомым П. Семененко завязали бой с истребителями прикрытия. За считанные минуты было сбито четыре «юнкерса», остальные отступили. Преследовать их Сафонов не мог, так как заметил, что Коваленко и его ведомый оказались в трудном положении. Сафонов бросил свою группу в атаку, гитлеровцы от прямого боя уклонились, продолжая лавировать вокруг наших истребителей, нападая с разных направлений.

Тогда Сафонов принял своеобразное решение. Зная, что «мессеры» прилетели гораздо раньше и горючее у

них на исходе, он поставил свои самолеты в вираж, и они закрутились «каруселью», прикрывая друг друга. Фашисты попытались разорвать «карусель», атакуя наскоком, но в результате потеряли один самолет и, покружившись около неприступной пятерки еще несколько минут, убрались восвояси. Сафоновцы без потерь вернулись на аэродром.

— Как летали, товарищ капитан? — спросил техник Семенов, встречая Сафонова.

— Летали на «пять»: сами целы вернулись и пять фрицев завалили.

А вот как был проведен бой, о котором на всю страну сообщило Совинформбюро: семь против пятидесяти двух!

В сумрачный ветреный августовский день при почти десятибалльной облачности гитлеровцы предприняли мощный налет на Мурманск. В воздухе дежурила сафоновская эскадрилья. Разведав метеорологическую обстановку, Сафонов выяснил, что нижний слой облачности поднимается почти до четырех тысяч метров, второй же слой начинается на полтора километра выше. Не исключено, что именно по свободному от облаков «коридору» враг попытается скрытно подойти к городу. Вскоре бомбардировщики были обнаружены. Но как к ним подступиться? «Юнкерсы» со всех сторон окружены «мессершмиттами», и прикрытие, как никогда, плотное. Атаковать в лоб бессмысленно: «мессеры» свяжут боем, отсекут от бомбардировщиков. На размышление отпущены секунды. Решение Сафонова: приказал своим истребителям уйти в облака и атаковать самостоятельно. В этом бою великолепно проявились индивидуальное мастерство, выучка каждого летчика сафоновской семерки.

Краснозвездные самолеты неожиданно сверху и снизу выскакивали из облаков, атаковали и тут же скрывались в густой пелене. «Мессершмитты» беспомощно метались вокруг, но были бессильны помешать истребителям один за другим сбивать тяжело нагруженные бомбами Ю-88. Фашисты оказались в ловушке. Сами уйти в облака они не решались, так как сразу потеряли бы друг друга. Продолжать же этот полет было равносильно самоубийству: тучи, казалось, просто кишели советскими истребителями.

Первыми не выдержали бомбардировщики. Они без

команды сбрасывали бомбы куда попало и, ныряя в облака, ложились на обратный курс. Массированный налет на Мурманск был отбит, а сафоновцы, не потеряв ни одной машины, уничтожили тринадцать самолетов врага.

В сентябре 1941 года для усиления воздушного прикрытия конвоев, идущих в Мурманск и Архангельск из Англии и США, на Север прибыла группа английских летчиков с самолетами «хоукер-харрикейн». Эскадра получила кодовое название «Бенедикт».

В первый же день североморские истребители нанесли визит союзникам. На стоянке «харрикейнов» наших летчиков встретил командир английского соединения майор Э. Миллер. После того как летчики были представлены друг другу, капитан Сафонов попросил Миллера показать свой истребитель.

— «Харрикейн» — машина сложная. Только очень опытные пилоты способны освоить ее, — сказал майор.

Но Сафонов не отступал:

— Вы покажите, а мы уж попробуем понять, насколько она сложна.

Миллер пожал плечами и пошел к стоянке самолетов. Все двинулись за ним толпой.

Сафонов сел в кабину на место пилота. Майор Миллер, стоя на крыле, через переводчика объяснял назначение приборов, действие основных агрегатов и средств управления. Сафонов слушал не перебивая. Когда объяснения закончились, Сафонов обратился к переводчику: «Скажите майору, пусть он проверит, насколько правильно я понял», после чего проимитировал все действия, которые должен произвести летчик, чтобы поднять «харрикейн» в воздух. Английский майор не смог найти ни одной ошибки. Тогда он начал придирчиво спрашивать у Сафонова о назначении всех приборов, устроил, словом, настоящий экзамен по материальной части своего самолета и в конце концов, улыбаясь, поднял вверх руки:

— Скажите мистеру Сафонову, что он может сию же минуту вылетать на «харрикейне».

Позже, в ходе совместных действий, между советскими и английскими летчиками стали складываться пофронтовому товарищеские отношения. Тут замкнутые и, что скрывать, поначалу несколько высокомерные британцы сумели оценить советских пилотов, и прежде всего их самоотверженную коллективную работу в воз-

духе. Это было для англичан чем-то совершенно новым. Не раз они видели, как советские истребители без колебаний рисковали своей жизнью, чтобы выручить товарища. Приблизительно через месяц совместной работы англичане, сами того не замечая, начали поступать так же. Однажды они очень своевременно пришли на помощь сафоновцам.

Как-то после боя Сафонов собрал свою группу для разбора. Неожиданно из-за сопок выскочили девять «мессершмиттов». Летчики бросились к машинам, но многим из них наверняка не суждено бы в тот раз взлететь, не окажись поблизости пары «харрикейнов». Англичане мгновенно сориентировались и атаковали фашистов, пикирующих на аэродром. Причем один из британцев сманеврировал настолько удачно, что первой же очередью сбил «мессер». Атака была сорвана, и гитлеровцы с крутым набором высоты ушли в облака.

Героем того дня стал сержант Ч. Хоу. А вечером, когда Борис Сафонов поздравлял сержанта с победой, молодой летчик весь светился от радости. Пожимая руку Сафонова, он несколько раз повторил одну и ту же фразу:

— На Западе летчику, сбившему пять самолетов, присваивают звание «ас», — сказал переводчик. — Сержант Хоу счастлив, что его поздравил с победой русский трижды ас.

...Сафонов в не меньшей степени, чем летным талантом, был наделен и другим, гораздо более редким человеческим даром — он был идеальным лидером. Каждый из нас замечал, что встречаются люди, рядом с которыми любое дело движется легко и споро, хотя сам этот человек, кажется, никаких организационных усилий не совершает. Никого он не подгоняет, ни на кого не кричит, и в то же время каждый чувствует себя с ним сильнее, увереннее. Под началом такого лидера коллектив способен совершать чудеса.

В сафоновской эскадрилье не было какого-то особого подбора летчиков. Больше того, перед самым началом войны к нему пришло много молодых ребят. Но с первых же боевых дней сафоновцы воевали лучше всех не только в полку, но и на всем Северном флоте. Они и сбивали больше других, и потери несли несравнимо меньшие. Но и это не все. Летчиков эскадрильи недаром называли сафоновцами. Все они несли на себе видимый отпечаток личности командира. А когда ухо-

дили из знаменитой эскадрильи и сами становились командирами, то теперь уже рядом с ними каждый начинал чувствовать себя сильным и умелым бойцом.

В октябре 1941-го Сафонов принял полк. И тотчас во всех соединениях и даже штабах полк стали называть сафоновским.

Как воевал этот полк? В приказе народного комиссара ВМФ СССР адмирала Н. Г. Кузнецова от 18 января 1942 года говорилось: «72-й Краснознаменный смешанный авиационный полк за 4,5 месяца боевых действий сбил в воздушных боях сто восемнадцать самолетов и уничтожил на аэродромах двадцать четыре самолета противника, уничтожил штурмовыми действиями более двух тысяч человек вражеской пехоты, потопил три транспорта, уничтожил три береговые батареи, многократно разрушал причалы и сооружения в портах противника.

За проявленную отвагу в воздушных боях с немецкими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава полк преобразовать в гвардейский». Это был первый гвардейский полк на Северном флоте.

Среди героев Заполярья немало летчиков, прошедших школу сафоновского полка. Расскажем об одном из них.

В шестнадцать лет Петр Сгибнев поступил в Ленинградский аэроклуб, затем в военно-морское авиационное училище. Накануне войны попал на Балтику. Сгибнев сразу проявил себя бесстрашным бойцом, но был в нем опасный для летчика недостаток: в увлечении боем забывал обо всем. Видел только врага, стремился лишь к одному — сбить...

В первые же месяцы войны в бою над заливом Петр, оторвавшись от своих товарищей, сбил «мессершмитт», но сам едва ушел от преследования и чудом дотянул до аэродрома свою растерзанную «Чайку». Суровый урок, казалось, излечил Петра Сгибнева. Воевал он смело, но стал осмотрительнее. Первая его награда — орден Красного Знамени.

Потом был бой, в котором Петр подбил четвертую машину врага. И опять возник рецидив старой болезни. Нерасчетливо погнавшись за «мессером», Сгибнев оказался один в плотном кольце вражеских истребителей. Летчик дрался до последнего, но «ястребок» его был подожжен. Скольжением он сбил пламя, и тут пу-

леметная очередь прошила кабину, осколки раздробленной приборной доски впились в лицо, в глаза плеснуло горячее масло.

Звук мотора оборвался. Только слышен был свист воздуха в пробитом фонаре кабины...

Очнулся Петр в госпитале. Темнота окружала его. Прошло много времени, прежде чем с глаз впервые сняли повязки и он смутно, как в густом тумане, увидел свою плотно зашторенную палату, сестру и врача, стоявших напротив.

В госпитале Петр впервые с начала войны увидел родных. Короткий эпизод кинохроники: по занесенному снегом Невскому шли защитники Ленинграда. Среди ополченцев Петр узнал отца и брата Николая. Вскоре Петр Сгибнев получил письмо, в котором сообщалось, что отец получил тяжелое ранение и стал инвалидом, Николай убит в бою. Во время бомбардировки погибли сестра Шура и младший брат Борис.

После выздоровления Сгибнева направили во 2-й гвардейский Краснознаменный полк. Хотя по всем меркам Петра следовало считать сложившимся летчиком — орденоносец, четыре сбитые машины врага, но именно со дня встречи с Борисом Сафоновым начинается восхождение Петра Сгибнева, знаменитого в Заполярье воздушного бойца. Он в совершенстве освоил английский «харрикейн», технику и тактику воздушного боя, а главное — научился рассудительности и спокойствию. И если раньше его можно было назвать истребителем-одиночкой, то теперь он был опорой для товарищей в коллективном бою. Через месяц двадцатидвухлетний лейтенант Сгибнев стал командиром эскадрильи. В начале апреля 1942 года он открыл счет сбитым самолетам в небе Заполярья.

Петр Сгибнев стоял в строю летчиков 1 мая 1942 года при вручении 2-му смешанному Краснознаменному авиаполку гвардейского знамени и вслед за командиром повторял слова клятвы: «Слушай, великий советский народ, чудесная наша Родина, героическая партия большевиков! Мы, сыны твои, склоняем наши головы перед добытым в боях гвардейским знаменем и клянемся, что будем беспощадно драться с врагом, громить и истреблять фашистских зверей, не зная страха, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом...»

Потом начался праздник, душой которого был

командир полка, и, как обычно, Сафонов попросил Сгибнева с его ведомым — сержантом Карпом Лопатиным, знаменитым на всю северную авиацию гитаристом, спеть.

Они пели весь вечер, и трудно было представить, что очень скоро сержант Лопатин бросит свою машину навстречу «мессеру», зашедшему в хвост сгибневского истребителя, ударит врага крылом и обе машины, разваливаясь на куски, рухнут в сопки... Что уже стоят на рейде, готовые к выходу в океан, транспорты конвоя PQ-16, прикрывая который погибнет Герой Советского Союза Борис Сафонов... Что, мстя за своего командира, Петр Сгибнев собьет девятнадцать машин врага, прославится как «истребитель истребителей» и погибнет, пережив своего учителя и друга ровно на год...

Война часто обрывает человеческую судьбу на взлете, обрывает беспощадно...

— Прикрытие взял на себя!

И уже самое последнее:

— Подбил третьего... мотор...

* * *

В послевоенные годы в ряде западных изданий появились статьи, утверждавшие, что «киттихаук» Сафонова был сбит немецким летчиком. Приводились даже некоторые подробности: будто в то время, когда Сафонов вел бой с бомбардировщиком, снизу, невидимый на фоне моря, его атаковал «мессершмитт», после чего самолет Сафонова упал в море.

Подобная версия имеет много уязвимых мест, и прежде всего странным кажется, что появилась она со всеми деталями спустя много лет после войны. Кроме того, версия эта не подкреплена документально, хотя имеется подробнейшая хроника всего периода с 25 по 30 мая, когда немецкая авиация провела тридцать крупных, но безуспешных атак на конвой PQ-16. В документах сообщается, что в воздушном бою 30 мая погиб известный ас Северного флота подполковник Сафонов. Если бы можно было приписать победу над героем Заполярья какому-то конкретному летчику, это наверняка было бы сделано. Таким образом, наиболее достоверным остается предположение, что Сафонов погиб в результате отказа двигателя — «болезни», характерной для «киттихауков» при длительной работе на форсированных режимах.

...Борис Феоктистович Сафонов воевал всего одиннадцать месяцев, вылет на прикрытие конвоя был его двести двадцать четвертым боевым вылетом, в котором он довел счет сбитым машинам до двадцати двух, в групповых боях он уничтожил еще три самолета врага. Такого боевого счета к тому времени не было ни у одного летчика-истребителя в нашей стране.

14 июня 1942 года был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Героя Советского Союза подполковника Бориса Феоктистовича Сафонова второй медалью «Золотая Звезда» и сооружении бронзового бюста на родине Героя — в поселке Сенявино Плавского района Тульской области.

Учебные заведения ВВС Военно-Морского Флота выпустили за время войны 24 294 авиационных специалиста. Почти все они были комсомольцами.

КАПОНИРЫ КРЫМА

По воспоминаниям авиамеханика 5-й эскадрильи 32-го истребительного авиаполка П. П. Макарова.

На смену устаревшим моделям с деревянным фюзеляжем пришел Як-1. Каркас нового истребителя был сварен из стальных труб, обшивка носовой части и хвостового оперения — дюралевая. Деревянным осталось лишь крыло, оклеенное перкалью — специальной плотной тканью. В серийное производство этот истребитель пошел лишь перед самой войной. «Яшка», как мы его вскоре окрестили, развивал скорость до 580 километров в час и набирал высоту 5 тысяч метров за пять с небольшим минут. По своим летно-техническим данным Як-1 не уступал хваленому «мессершмитту» и даже превосходил его в маневренности. Но на фронт новых истребителей поступало еще мало.

В первые месяцы войны фашисты имели явное превосходство в воздухе и стремительно продвигались в глубь страны. В августе была блокирована Одесса, заняты Кривой Рог, Николаев, Херсон. В сентябре наши войска оставили Киев. Вскоре начались ожесточенные

бои за Крым. Гитлеровцы прорвались к Перекопскому перешейку, вышли к Чонгарскому мосту и Арабатской стрелке.

...В конце августа 1941 года нам пришлось собирать Яки в тупике железнодорожной станции Симферополь и отправлять их сразу на фронт. Понять, насколько сложен боевой самолет, можно, лишь взглянув на него без обшивки. Тогда откроется тонкая вязь трубок и проводов, обилие всевозможных установок, механизмов, приборов.

До войны каждый готовый истребитель, прежде чем подняться в воздух, проходил тщательную проверку на земле. Из цеха завода самолет направляли в тир, где проводился отстрел оружия боевыми патронами и опробовался мотор. Потом начинались летные испытания. Сначала на заводском аэродроме, где за 20—30 минут полета проверялись надежность и маневренность машины и устранялись мелкие неполадки. Затем на полевом аэродроме, не на таком гладком и ухоженном, как заводской, в руках военного летчика происходила окончательная доводка самолета.

Во время испытаний до войны новый истребитель проверялся в показательных воздушных боях, пробных штурмовках, полетах на высоту, перелетах на расстояние. Авиамеханики тщательно следили, нет ли повреждений в водо-, масло- и бензосистемах в результате вибрации и тряски. Особенно опасны были всякого рода течи в трубопроводах, которые могли стать причиной пожара или привести к остановке двигателя в полете.

Летчика на необлетанной машине могли подстерегать и другие «сюрпризы». Достаточно, например, малейшей трещинки в трубочке, по которой поступает сжатый воздух от компрессорной установки, — и нельзя убрать или выпустить шасси. Все недоделки, почти неизбежные для каждого вступающего в жизнь самолета, тем более новой серии, нужно было выявлять и устранять сразу, во время сборки. Фронт просил, требовал прикрытия с воздуха, и каждый собранный нами истребитель спасал чьи-то жизни в окопе или на корабле.

На ходу летчикам нашей эскадрильи приходилось осваивать новую боевую технику. В основном это были молодые ребята, недавно окончившие летные училища. Командовал ими капитан Иван Степанович Любимов.

В его эскадрилье я начал работать авиамехаником еще перед войной. 24 июня 1941 года Иван Степанович в ночном бою сбил свой первый самолет, который ставил мины на фарватере в Севастопольской бухте. За первые три месяца войны наша эскадрилья уничтожила 36 самолетов врага. Шесть из них было на счету самого командира. Один «мессер» Любимов сбил на моих глазах.

Это было 25 сентября 1941 года над аэродромом Тайгалы, на севере Крыма. Аэродром находился уже в прифронтовой зоне, и фашистские летчики стали «подкарауливать» наши самолеты, возвращающиеся с боевого задания с почти пустыми баками. В тот день над нами кружило, маскируясь солнцем, два «мессершмитта». Командир эскадрильи решил проучить охотников за «легкой добычей». Он взлетел во главе четверки Яков за несколько минут до возвращения на аэродром остальных самолетов эскадрильи. Иван Степанович атаковал один из вражеских истребителей с высоты примерно 4 тысячи метров. Уходя от пулеметных очередей, «мессер» сорвался в штопор. Впечатление было такое, что фашист сбит. Но командир все же спикировал следом, подозревая, что это лишь обманный маневр. И действительно, у самой земли Ме-109 вышел из штопора и стал набирать высоту. В этот момент пушки и пулеметы Любимова ударили по нему снова. «Мессершмитт», задымив, сделал полупетлю. Летчик выбросился из кабины на парашюте...

С насыпи капонира * было видно, как белый купол сносило на скошенное пшеничное поле. Это поле со скирдами соломы находилось от нас в пяти километрах. Вместе с аэродромной охраной я поехал туда на полуторке, чтобы не дать фашисту уйти к линии фронта. Но мы нашли только парашют. Вскоре подъехал Любимов. Он сказал, что видел, как вражеский летчик залег после приземления в борозде. Мы продолжали поиски, тщательно проверяя каждую скирду. Но фашист как в землю ушел! Кто-то из авиамехаников подобрал со сбитого Ме-109 толстое лобовое стекло с перекрестием для прицела. Все заинтересовались находкой. Было известно, что на «мессершмитте» переднее стекло не пробивается пулей, но нам самим хотелось это проверить, оставили стекло у скирды и выстрелили по нему из кабины. Оно даже не треснуло.

* Капонир — укрытие для самолета.

И тут, к еще большему удивлению, верх скирды зашевелился. Испуганно подняв руки, из соломы во весь рост поднялся верзила немец. И как только он сумел спрятаться в этой скирде! Ведь мы ее проверяли металлическим прутом. У пленного оказались именной маузер, Железный крест, полученный за участие в захвате острова Крит, и записная книжка с дарственной надписью: «Да пошлет бог счастье!» Ему и вправду повезло: в его части уже погибла треть личного состава. На допросе пленный рассказал, что взлетал с аэродрома Чаплинка, северо-западнее Перекопа. Мы узнали, как организована противовоздушная оборона этого аэродрома и где расположены склады горючего. Важны были также сведения о распорядке дня летного состава.

На следующее утро наша авиация нанесла по Чаплинке внезапный удар, приурочив его ко времени завтрака. Фашисты были застигнуты врасплох. Советские штурмовики подавили зенитные батареи, а бомбардировщики уничтожили склады горючего и находившиеся на стоянках «юнкерсы» и «мессершмитты». Налет прошел успешно.

...В конце сентября 1941 года фашисты овладели Левобережьем Днепра в районе Каховки. Отсюда ими был нанесен сильный удар по нашим войскам, оборонявшим Крым. Возобновились ожесточенные бои за Перекоп. По пять-шесть раз в день приходилось готовить Яки к вылетам. Особенно часто я заправлял истребитель комэска. Возвратившись с одного из заданий, Иван Степанович рассказал о переправе фашистов под Каховкой. Пять понтонных и свайных мостов обеспечивали переброску гитлеровских дивизий через Днепр. Бомбить эти переправы было трудно: уже на дальних подступах противник открывал плотный зенитный огонь, десятки истребителей встречали у линии фронта даже небольшие группы советских самолетов.

Без потерь не обходился ни один летный день. 9 октября 1941 года был подбит командир эскадрильи Любимов. Вместе со своим заместителем Михаилом Васильевичем Авдеевым он прикрывал девятку Пе-2, вылетевших на бомбардировку аэродрома в тылу врага. Их сопровождала также группа истребителей ЛаГГ-1, но при пересечении линии фронта эта группа была связана боем с «мессершмиттами». Сопровождать девятку пикировщиков пошли только два Яка — Любимова и Авдеева.

Наши летчики успешно выполнили задание. На обратном пути их атаковала целая эскадрилья «мессершмиттов». Завязался неравный бой, во время которого вражеский снаряд попал в кабину Любимова. Осколки ранили командира в лицо, руки и правую ногу. Приборный щит был разбит. Но командир прикрывал наши бомбардировщики, пока они не дотянули до «своей» территории.

Внизу был Сиваш, а за ним ровная крымская степь. Превозмогая боль, Иван Степанович произвел вынужденную посадку южнее речки Ишуни. Фашисты заметили, что летчик жив. Два «мессера» по очереди пикировали на беспомощный самолет. Командира снова ранило — снарядом оторвало ступню левой ноги. Двадцать минут расстреливали фашисты летчика, укрывшегося под сбитым Яком. А надо было срочно остановить кровотечение. Лишь после ухода «мессеров» Иван Степанович наложил на левую ногу жгут, приспособив для этого ремни от портупеи.

И все же от потери крови он потерял сознание.

Очнулся ночью. Поблизости ни огонька, ни жилища. Любимов несколько раз выстрелил в воздух. Вскоре послышался цокот копыт и скрип.

К самолету подъехала арба.

— Вы живы, товарищ летчик? — спросил испуганный мальчишеский голос.

— Я ранен, — сказал Любимов. — Помоги мне.

С арбы спрыгнул мальчик лет четырнадцати. Мальчика звали Петей Зосимовым, он вез два мешка овса в деревню, где находилась санчасть. Поднять летчика наверх мальчонка не сумел — не хватило сил. Пришлось Пете ехать за подмогой...

Потом командира эскадрильи доставили в севастопольский госпиталь. Ранение оказалось серьезным. Перед отправкой в тыл я побывал у Ивана Степановича. Капитан передал мне свой шлем и планшет, сказав: «Сохрани! Я еще вернусь!» Надежды, что он будет снова летать, было мало.

Из госпиталя я поехал на полуторке за подбитым Яком. Иван Степанович назвал примерные координаты, но найти самолет в степи оказалось непросто. К тому же во время поиска мою полуторку атаковал «мессершмитт». Он летел над самой землей, и, когда его тень стала настигать меня, я резко вывернул руль в сторону. Пули прошили дверь кабины и кузов. Но я остался не-

вредим, мотор и колеса — тоже. Вражеский летчик не повторил атаку, посчитав, вероятно, что покончил со мной.

Самолет Любимова я нашел на сжатом поле. Недавно прошел дождь, и рискованно было съезжать с дороги на скользкую стерню. Пришлось идти к Яку пешком, чтобы разведать подъезды к нему. Вблизи я не узнал истребитель, который готовил к полетам собственными руками. Фюзеляж был густо усеян пробоинами и стал похож на терку, мотор покорежен, все вокруг залито маслом из разбитого картера. В кабине на порванных жилках-проводах висели авиационные приборы...

В кузове грузовика была лебедка. С ее помощью я вместе с часовым, охранявшим самолет, затянул хвост Яка в полуторку. Закрепив его тросами, еще засветло тронулся в обратный путь. Буксировал самолет осторожно, часто приходилось объезжать залитые водой ямы и пробоины. На аэродром вернулся глубокой ночью.

Первое, о чем я подумал, проснувшись утром, был командирский «яшка». Быстро оделся и бегом к капонирам. Дорога к укрытиям для самолетов была проложена через виноградник. Часть кустов выкорчевали, а землю утрамбовали катками под взлетную полосу. Другая часть с урожаем янтарных гроздей осталась неубранной. До войны один старый винодел сказал мне, что каждое поле в Крыму рождает свой вкус у виноградной ягоды. Теперь, какую гроздь ни сорви, на ней был горький привкус пороховой гари.

Капониры были хорошо замаскированы — издали они походили на коконы ручейника, прилепившиеся к земле. Рядом с изувеченной машиной комэска я увидел военного инженера Филиппа Митрофановича Докунина. Он устало улыбнулся, заметив мое нетерпение:

— Боитесь, что без вас все сделаем?

Докунин вздохнул, снял за тонкие дужки-жердочки очки и протер их. Чувствовалось, что он не меньше моего удручен тем, как исковеркан самолет.

— Будете работать вместе с Карягиным, — сказал военный инженер. — Снимайте мотор и приступайте к работам внутри!

Валентин Карягин, такой же авиамеханик, как и я, был родом из Москвы. Оба мы пришли в авиацию в

1939 году по комсомольскому набору. Вместе учились в Симферополе, в школе младших авиаспециалистов.

Вечером Филипп Митрофанович снова зашел в капонир. Мы уже закончили сваривать каркас фюзеляжа. При тусклом свете лампочки от аккумулятора предстояло еще разметить и просверлить сотни отверстий для крепежа восстановленных узлов. Докунин прервал работы, объявив, что эскадрилья получила приказ готовить технику для перебазирования в Бельбек. Пришлось снова грузить Як Любимова на полуторку и перегонять под Севастополь. На новом месте мы установили мотор, и истребитель снова поднялся в воздух.

...В конце октября 1941 года положение на фронте еще больше осложнилось. Гитлеровцы прорвали Ишуньские позиции и захватили весь степной Крым с отличной аэродромной сетью. 30 октября началась героическая оборона Севастополя. У нас осталось всего 82 самолета и два грунтовых аэродрома, точнее, две посадочные площадки: одна на окраине Севастополя — Куликово поле, другая — на мысу Херсонес.

Наша эскадрилья вошла в состав 8-го истребительного авиаполка. Теперь ремонтные работы велись на разрозненных взлетных площадках, а путь между ними неблизкий. Днем мы занимались наладкой двигателей, проверкой системы питания, ночью — ремонтом самолетов, поврежденных в боях. Заклеивали пробитые снарядами крылья, паяли пробоины в бензобаках. В капонирах делали и регламентные работы, предусмотренные для каждого истребителя летными нормами.

17 декабря 1941 года гитлеровцы начали второй штурм города. В те дни из газеты «Флаг Родины» мы узнали о подвиге отважных моряков-черноморцев, входивших в расчет дзота № 11. Трое суток комсомольцы Г. Доль, А. Калюжный, В. Мудрик, Д. Погорелов, В. Радченко, И. Четвертков и С. Раенко отражали на главном направлении вражеские атаки. Этот дзот был расположен в 18 километрах от Севастополя, у селения Дальнее (Камышлы). Гитлеровцы овладели им лишь тогда, когда не осталось в живых ни одного защитника. Вскоре враг был выбит из дзота подошедшим на помощь подразделением моряков.

Они нашли записку: «Родина моя! Земля русская! Я, сын Ленинского комсомола, его воспитанник, дрался так, как подсказывало мне сердце. Я умираю, но знаю, что мы победим! Моряки-черноморцы! Держитесь креп-

че, уничтожайте фашистских бешеных собак! Клятву воина я сдержал. Калюжный». Теперь на месте дзота № 11 воздвигнут обелиск, на котором высечены эти мужественные слова.

В канун нового, 1942 года Красная Армия отбила наступление фашистов на Севастополь, и в январе — марте удалось потеснить врага на рубеж, с которого он начал второе наступление. Я написал об этом в госпиталь Ивану Степановичу Любимову. Он сообщал, что поправляется, учится ходить и надеется вернуться...

Фашисты предприняли новый штурм в начале июня. Подтянув сверхмощные орудия, танки, авиацию, военные корабли, они блокировали Севастополь. Пять дней и ночей не прекращалась артиллерийская канонада. Вражеская авиация совершала тысячи налетов на город и его окрестности. Во время налета в одном из капониров возник пожар. На самолете вспыхнули бензобаки. Мы с Валентином Карягиным бросились к горящей машине. Совсем немного оставалось до нее, когда донесся вой падающей бомбы.

— Вернись! — закричал я и понял, что Валентин не успеет услышать. Бомба падала прямо на него... Воронка еще дымилась, когда я подбежал к месту взрыва...

К середине июня фашисты стиснули кольцо вокруг Севастополя. Теперь линия фронта проходила в восьми километрах от аэродрома. Краснозвездные самолеты взлетали на виду у врага. Стоило истребителю появиться на старте, как «подавала голос» гитлеровская артиллерия. И все-таки летчики поднимались в воздух.

Делалось это так. Из капонира выруливал истребитель. Описав на летном поле небольшой круг, он снова заезжал в укрытие. Следом за ним мчались две-три полуторки, волоча по земле обрубок рельса или ствол ветвистого дерева. Плотная завеса пыли вставала над аэродромом, будто десятки машин запускали двигатели. Фашисты открывали бешеный огонь или вызывали самолеты с ближайших аэродромов. Но кончался налет, и прямо из укрытий разбегались на взлет наши истребители. Противник никак не мог приноровиться к этому. Ему оставалась лишь попытка лишить взлетевшие самолеты посадочной полосы. И начинался поединок ремонтников с вражескими бомбами и снарядами.

Нередко трактор или машина становились мишенью для фашистов. Так случилось, например, с дорожником комсомольцем Василием Падалкиным. На его трактор

во время работы на аэродроме спикировали два «юнкерса». Сбросив бомбы, они зашли для новой атаки. Василий укрылся внутри полого катка. Взрывная волна разбила трактор, железный каток вместе с Падалкиным покатился по аэродрому. Но тракторист остался жив. Придя в себя, он пригнал новый трактор и подготовил полосу для посадки наших истребителей.

В конце июня линия фронта настолько приблизилась к аэродрому, что по летчикам уже стреляли фашистские снайперы из винтовок с оптическим прицелом. В таких условиях последние самолеты нашего полка покинули Херсонес.

Мы перебазировались на Северный Кавказ. Из ангаров не выходили сутками. Спали урывками, порой в кузове полуторки, которая нас перебрасывала с аэродрома на аэродром.

Как-то по дороге в Туапсе инженер Докунин передал мне приказ командира полка срочно явиться в штаб. Причину вы́зова он не назвал, сославшись на запрет начальства. Я опасался нагоняя за какую-нибудь оплошность и, войдя в штаб, не сразу обратил внимание на офицера с тростью в руке. А он вдруг сам подошел ко мне, слегка припадая на левую ногу:

— Ну вот мы и встретились, Павел!

— Иван Степанович! — изумился я. — Снова к нам?

— А как же! Обещал вернуться — и вернулся!

В полку были, конечно, рады возвращению Любимова. Пришел он не на штабную работу, а чтобы снова летать. Но как управлять самолетом с протезом ноги? Не так-то легко и здоровому летчику после большого перерыва получить допуск на боевой вылет. Иван Степанович не жалел себя. Он добился того, что стал ежедневно ходить пешком не менее десятка километров. На ночь присыпал стрептоцидом стертую в кровь тонкую кожицу едва зарубцевавшейся раны. Вскоре командир начал заново осваивать велосипед. Не раз подводил его протез, срываясь с педали. Но, поднявшись с земли, Любимов снова садился за руль. В конце концов он научился управлять велосипедом. Это был первый шаг к возвращению в небо.

Следующий экзамен — полет на учебном самолете. Любимов также успешно его выдержал. Сначала с инструктором, а затем и самостоятельно. И вот настал день, когда Иван Степанович сел за штурвал боевого истребителя. Это было в июле 1942 года. А в сентябре

Любимов стал командиром нашего полка, заменив Наума Захаровича Павлова, погибшего в бою под Туапсе.

Работы у Ивана Степановича на земле прибавилось, но его истребитель не застаивался в капонире. После госпиталя Любимов уничтожил еще четыре вражеских самолета. Я был свидетелем, как он сбил «мессершмитт» над Геленджиком.

22 января 1944 года Ивану Степановичу Любимову было присвоено звание Героя Советского Союза. К этому времени линия фронта вновь подошла к Крыму. Полк перебазировали севернее. Там мы построили новые капониры, где готовили самолеты к боевым вылетам на Керчь, Феодосию, а затем на Севастополь.

Ровно за год до Победы Крым был полностью освобожден от фашистов. Мне удалось получить увольнительную на несколько часов. На попутках я добрался до разрушенного Севастополя. Оттуда пешком направился к мысу Херсонес, который покинул почти два года назад. Холмистая дорога с поредевшими от бомб и снарядов аллеями уходила к морю. С трудом узнал я наш бывший аэродром. Он был весь загроможден трофейной военной техникой. Фашистам при отступлении не удалось погрузить ее на корабли: удары морской авиации сорвали эту попытку.

Протокол № 1
общего комсомольского собрания 3-й авиаэскадрильи 40-го авиаполка от 2 января 1943 года

Присутствовало членов ВЛКСМ — 12 человек.

В почетный президиум избран Громов И. В.

Повестка дня: отомстим гитлеровцам за смерть нашего боевого секретаря комсомольской организации Громова Игоря Васильевича.

Слушали — заместителя командира по политчасти капитана тов. Зубкова:

Товарищ Громов имел 113 боевых вылетов. Он воевал на Ленинградском фронте. Оттуда переведен в нашу часть. За время войны участвовал также в защите Севастополя. Личным боевым примером тов. Громов показывал комсомольцам, как нужно драться.

Постановили — комсомольское собрание предлагает написать лозунг на одном из боевых самолетов: «Отомстим за товарища Громова!»

ЗАЩИТА МАЛОЙ ЗЕМЛИ

По воспоминаниям Героя Советского Союза, командира экипажа Ил-4 В. И. Минакова, ныне генерал-майора авиации в запасе.

7 февраля 1943 года меня ждал сюрприз. Во время ужина в столовую пришел Степан Афанасьевич Стешенко и по поручению командования эскадрильи тепло поздравил меня с днем рождения. За фронтовыми тревогами я забыл об этом, но бывший комиссар эскадрильи напомнил. Меня тронуло внимание майора Стешенко, который недавно стал выполнять обязанности штурмана звена.

В тот вечер мне исполнилось 22 года. Трудно было удержаться от воспоминаний. Тревожило, что давно нет писем из дома. Моим родителям пришлось пережить фашистскую оккупацию в Минеральных Водах. В этом городе я закончил школу и аэроклуб, откуда получил направление в Ейское военно-морское авиационное училище. Потом служил год на Тихом океане. В конце декабря 1941 года командование ВВС Тихоокеанского флота удовлетворило наконец мою просьбу об отправке на фронт.

Вспоминался трудный перелет с Дальнего Востока. Морозы стояли лютые. На промежуточных аэродромах мы подогревали масло перед тем, как запустить моторы. Под Москвой приземлились девять экипажей во главе с командиром эскадрильи Г. Д. Поповичем. Но дальше наши пути должны были разойтись: четверым предстояло лететь на север, троим — на юг. Все очень любили нашего комэска, и никто не хотел расставаться с ним. Тогда решили тянуть жребий. Написали на бумажках «север», «юг» и, свернув их рулончиками, бросили в шапку-ушанку. Я вытащил «юг», а большинство товарищей, с которыми успел уже крепко подружиться, вылетели в Заполярье, в смешанный полк Героя Советского Союза Бориса Сафонова.

На фронте появились новые друзья. Но терял я их почти каждый день. На следующее утро после дня рождения мне пришлось расстаться со штурманом Гришей Сергиенко. Он был комсоргом эскадрильи, веселым, компанейским парнем. ...Мы получили задачу: нанести бомбовый удар по плавсредствам, скоплению живой си-

лы и техники противника в порту Тамань. Это была помощь десантникам майора Куникова, высадившимся 4 февраля 1943 года под Новороссийском. Из Тамани гитлеровцы подтягивали резервы.

Безоблачное небо не предвещало ничего хорошего. Так оно и случилось: пятерка Ил-4 оказалась на прицеле вражеских истребителей и зенитчиков. Нас встретили сотни разрывов уже на дальних подступах к Тамани. Но командир полка подполковник В. П. Конарев упорно вел всех вперед. Я следовал за ним правым ведомым. На боевом курсе Григорий Сергиенко попросил меня плотнее прижаться к ведущему. Перед бомбометанием штурман — главная фигура в экипаже, от него зависит точность попадания в цель. Мы подошли поближе к головной машине. Командир полка одобрительно кивнул.

И вдруг — словно кто-то кинул в небо белые и черные шапки: все пространство впереди по курсу и рядом с правым крылом оказалось густо усеяно разрывами. Сергиенко вскрикнул.

— Что с тобой? — спросил я его по переговорному устройству.

Вместо ответа он приподнялся на локтях и посмотрел в сторону ведущего, который уже начал сбрасывать бомбы. В ту же секунду вздрогнула и наша машина: штурман освободил бомболюки. Я видел, что руки у Гриши окровавлены, но он все же повернул рукоятку аварийного сброса бомб.

Ведущий левым разворотом ушел от Тамани в сторону моря. Наша машина начала отставать. Я попросил штурмана закрыть створки бомболюков. Он с трудом крутил свой штурвальчик, но люки все же закрыл. Самолет сразу рванулся вперед, и мы догнали ведущего. На траверзе Новороссийска я доложил подполковнику Конареву о ранении Сергиенко. Осколки задели и моего воздушного стрелка-радиста Павла Лелеко. Ведущий разрешил нам выйти из строя и следовать на повышенной скорости на аэродром.

Когда я вылез из самолета после посадки, то увидел струйки, выбегавшие из нижних отверстий штурманской кабины. Отверстия эти предназначались для слива воды, если она попадала внутрь во время дождя. Но на ясном небе по-прежнему ни облачка, и я не сразу понял, что из кабины стекала кровь. От большой ее потери Гриша Сергиенко был без сознания.

Уложив раненых штурмана и стрелка-радиста в подъехавшую санитарную машину, я вернулся к самолету и только теперь заметил, что меня самого чудом обошла беда: в правом борту, как раз на уровне живота, была дыра, а на полу лежал увесистый осколок. Прежде чем влететь в кабину, он прошил капот мотора, всасывающий патрубок и два троса толщиной с мизинец. Это и спасло меня.

Техник Михаил Беляков тут же начал латать пробоины: их оказалось одиннадцать. Были серьезно повреждены бензобаки, мотор, фюзеляж и крылья. Но досталось и фашистским самоходным баржам, которые мы бомбили в Таманском порту. Подтвердила это и проявленная фотопленка. Кроме того, от бомб, сброшенных штурманом Сергиенко, в порту возникло два больших очага пожара.

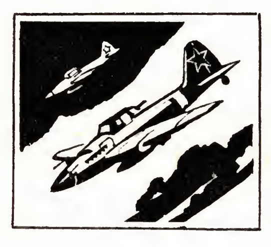
...В ночь на 20 апреля 1943 года фашисты решили заминировать Геленджикскую бухту с помощью авиации. Этим они хотели помешать нашим морским перевозкам на Малую землю. С гор дул шквальный ветер бора́, подниматься в воздух было опасно, но Герой Советского Союза Константин Степанович Алексеев все же вызвался встретить врага. Я хорошо знал отважного летчика-гвардейца. Он часто сопровождал наши самолеты на бомбежку Таманского порта. За ту ночь Алексеев сбил три «хейнкеля», ставивших мины. Он штурмовал вражеские самолеты, схваченные лучами прожекторов, несмотря на риск попасть под огонь своих же зениток.

Гитлеровцы прекратили минировать наши морские коммуникации, но усилили бомбежки десантников и набеги торпедных катеров на советские плавсредства, которые совершали рейсы из Геленджика на Малую землю. Вражеские корабли базировались в Анапе. Здесь же был и аэродром, с которого фашистские летчики летали бомбить Цемесскую бухту.

Налеты на Анапу мы совершали, как правило, ночью. Один из экипажей наносил отвлекающий удар по аэродрому, а остальные в это время атаковали вражеские корабли в порту. Когда гитлеровцы разгадали этот маневр, наше командование применило другую уловку. Экипаж Евгения Лобанова сбросил на Анапу светящиеся авиабомбы, а вслед за ними — манекены парашютистов. Вражеские зенитчики были дезориентированы. Они сосредоточили огонь на воображаемых «десантниках» и

взяли их, а не наши самолеты в перекрестия прожекторов. Тогда с разных направлений и высот Ил-4 устремились в атаку. Бомбы точно накрыли причалы и стоявшие у них корабли...

Семь месяцев не стихали бои за плацдарм под Новороссийском. Мы, летчики, восхищались отважными бойцами-малоземельцами, которые сражались недалеко от нашего аэродрома. Героические дела совершали и моряки мотоботов, шхун, катеров, доставлявшие на Малую землю боеприпасы и продовольствие. На этих же судах под ураганным артиллерийским огнем и бомбами врага вывозили с плацдарма раненых. С гордостью вспоминаю я своих товарищей — морских летчиков, помогавших удерживать крохотный кусочек советской земли. Но тогда для всех нас это была будничная фронтовая работа.



БЛАГОДАРНОСТЬ ДЕСАНТНИКОВ

У десантников на Малой земле заканчивался боезапас. Они просили по радио оказать им помощь. Эту задачу возложили на 47-й штурмовой авиаполк Черноморского флота.

Командир полка майор Шкода выделил четыре экипажа. Ведущим был назначен капитан Иван Кузьменко. Инженер по вооружению Федосеев разработал способ подвески ящиков с патронами. Летчик сержант Гагиев, помогая их укладывать, положил в один из ящиков письмо: «Братишечки! Приветствуем ваш десант и вашу стойкость. Поздравляем с успехом. Вам трудно, мы знаем, дорогие друзья, и все силы приложим, чтобы помочь вам».

Экипажи Илов точно сбросили груз. Не успели они вернуться на свой аэродром, как командиру полка передали по радио: «Благодарим за доставку боезапаса. Просим еще подбросить».

Черноморская авиация прикрывала десантников под Новороссийском с момента их высадки. В один из февральских дней 1943 года на имя командира 47-го авиаполка с Малой земли пришла радиограмма: «В резуль-

тате штурмового удара авиации сорваны попытки противника ввести в бой 111-й пехотный полк и уничтожить десант. Противник понес большие потери, и активность его спала. Спасибо летчикам».

Самое мощное наступление на Малую землю фашисты предприняли во второй половине апреля 1943 года. К этому времени авиации Северо-Кавказского фронта было придано около сотни флотских самолетов. В хронике Великой Отечественной войны на Черноморском театре военных действий за 19—20 апреля отмечено: «15 экипажей Ил-2 8-го гвардейского и 47-го штурмовых полков ВВС ЧФ в сопровождении 30 истребителей ЛаГГ-3 и И-16 армейской авиации наносили удары югозападнее Новороссийска. Уничтожили до 400 гитлеровцев, разбили две танкетки, подавили огонь зенитной батареи, подбили танк. Противник оказал противодействие. В воздушном бою экипаж Ил-2 8-го гвардейского полка (летчик капитан Володин) сбил три Ме-109».

Мужественно сражались штурмовики-черноморцы в боях за освобождение Новороссийска и Таманского полуострова. В день приходилось совершать по три-четыре боевых вылета. Особенно отличилась 11-я штурмовая авиадивизия, которой командовал Герой Советского Союза подполковник Алексей Антонович Губрий. После изгнания фашистских войск с Черноморского побережья Кавказа эта дивизия стала именоваться Новороссийской.

1 ноября 1943 года группа штурмовиков вылетела на поддержку советского десанта, высаженного южнее Керчи, на окраине поселка Эльтиген. Группу повел командир эскадрильи лейтенант Борис Воловодов. В его экипаже был и парторг эскадрильи младший лейтенант Василий Быков.

Гитлеровцы встретили Илы сильным заградительным огнем. Однако штурмовики нанесли точный удар по скоплению вражеских танков, готовых к атаке. Несколько фашистских машин запылало. При повторном заходе лейтенант Воловодов увидел группу Ю-88. Под прикрытием истребителей они шли бомбить боевые порядки десантников. Завязался воздушный бой. Одному из «юнкерсов» удалось выйти к нашим позициям, он уже был на боевом курсе. И тогда на глазах у морских пехотинцев Ил-2, которым управлял Борис Воловодов, догнал прорвавшийся бомбардировщик и протаранил его. Ю-88 взорвался на своих же бомбах.

Погиб и экипаж нашего Ила. Лейтенанту Борису Воловодову посмертно присвоили звание Героя Советского Союза.

Отмечая доблесть штурмовиков 11-й Новороссийской авиадивизии, Военный совет 18-й армии прислал на имя командующего ВВС Черноморского флота телеграмму: «Передайте летному составу, поддерживавшему нас в бою на восточном берегу Керченского полуострова, спасибо от пехоты нашей армии. Летчики оказали нам большую помощь в отражении 37 контратак противника с танками, которые противник предпринял в течение двух дней. Имена лейтенанта Воловодова Бориса Наумовича и младшего лейтенанта Быкова Василия Леонтьевича, таранивших немецкий самолет Ю-88, мы запишем в списки героев нашей армии».

ОРДЕН АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО

По воспоминаниям летчика-истребителя В. А. Лукина, ныне полковника в отставке.

Первые боевые вылеты я сделал с аэродрома на берегу Финского залива, куда меня направили в конце июня 1941 года после окончания авиационного училища. Здесь я пробыл почти два месяца. Рядом с аэродромом были развалины старинной крепости. Меня заинтересовала ее история.

Первое упоминание о крепости относится к 1240 году. В летописи говорится, что в тот год «немецкие псы-рыцари» построили на местном погосте деревянные укрепления с дубовыми стенами. Отсюда захватчики начали вторгаться на русскую землю. Весной 1241 года князь Александр Невский взял штурмом городок Копорье, проявив высокое воинское искусство. Ему тогда был всего 21 год, но он уже прославился как крупный полководец.

Помню, еще в школе учитель истории рассказывал, что Невским князя Александра, сына Ярослава Всеволодовича, стали звать за разгром шведов на Неве в 1240 году. Вражеское нашествие с севера было остановлено. Но с запада вскоре возникла новая угроза — со стороны ливонского ордена. Под руководством Александра Невского русское пешее войско наголову раз-

било спесивых конников-рыцарей на льду Чудского озера.

Было это 5 апреля 1242 года.

Через 700 лет, 29 июля 1942 года, Советское правительство учредило орден Александра Невского. Этим орденом награждались, в частности, и командиры авиаподразделений, нанесшие, как говорилось в его статуте, «жестокий урон живой силе и технике противника и без потерь вернувшиеся на свою базу».

...Черноморским летчиком я стал в октябре 1941 года, освоив новый истребитель МиГ-3. На больших высотах этому самолету не было равных, на малых же — не хватало маневренности. Управлять «мигарем» было непросто. Самолет, например, мог легко сделать бочку при посадке, если пилот резко тянул ручку руля глубины. В кабине истребителя первого выпуска даже имелась табличка-предупреждение: «При штопоре на высоте две тысячи метров покинуть самолет!» Но летчики со временем перестали бояться этого штопора, научившись выходить из него и на меньших высотах.

Мой командир Евграф Михайлович Рыжов, замечательный черноморский летчик, учил новичков прежде всего осмотрительности, хотя сам был исключительно отважным человеком. «У летчика-истребителя, — говорил он, — голова должна крутиться, как у совы, на 360 градусов. Нужно успевать видеть все, что происходит и внизу, и вверху, и впереди, и сзади. Враг ошибок не прощает!»

В справедливости этих слов мне пришлось убедиться самому. В начале апреля 1942 года, прикрывая МиГ командира в бою над Севастополем, я прозевал пару «мессеров», которые внезапно атаковали сверху. Всего какие-то секунды не следил за облаками и сразу дорого за это поплатился. Фашистские пули пробили правую плоскость, передний бак. Попали они и в кабину, ранив меня в ногу.

Самолет загорелся. Я попытался сбить пламя, но это не удалось. МиГ-3 стал быстро терять высоту. А она была приличной — около четырех тысяч метров. Так что оставалось время вспомнить инструкцию, которая требовала в подобной ситуации покинуть самолет. Сделал я вроде все правильно: отцепил привязные ремни, отсоединил шлемофон, перевернул истребитель на «спину», отдал ручку газа от себя. Но в горячке забыл открыть фонарь и поэтому не выпал из кабины. Тут меня

немного бензинчиком облило. Начали гореть ноги, опалило руки и лицо. Удалось все же вывернуть МиГ в горизонтальный полет, а затем свалить его влево в глубокую спираль. Фонарь наконец открылся.

В кабине бушевал огонь. Хорошо, что я успел натянуть на глаза защитные летные очки. Земля быстро надвигалась, перегрузки нарастали. Самолет, входя в штопор, вращался в левую сторону. Прыгать также предстояло влево. Но только вылез наружу, меня стянуло по фюзеляжу на стабилизатор, при этом сильно поранило спину. Встречный поток воздуха все же сдернул меня оттуда. Почувствовав, что свободно падаю, я отсчитал положенные тринадцать секунд затяжки — и рванул кольцо парашюта.

Парашют не раскрылся. «Вот и кончилась твоя жизнь, Виталий Андреич...» — стрельнула в голове мысль. Я бросил кольцо и закинул правую руку за спину, к парашютному ранцу. Силенка в руках все же была (92 килограмма кистью выжимал!), и я решил разорвать ранец. В этот момент — динамический удар! Парашют распахнулся! Меня перевернуло, и я потерял сознание...

Очнулся уже на носилках. Подобрали меня севастопольцы в районе первой горбольницы. Но приняли вначале за немца, так как нашли при мне трофейный парабеллум. А лицо так сильно обгорело, что потом даже Рыжов не сразу меня узнал. Когда стали поднимать на носилки, я закричал от боли: «Что вы, сукины дети, делаете!» Тут наконец меня признали за своего и отнесли в медсанбат. К счастью, он был рядом, под скалой.

Три с половиной месяца ушло на лечение: кроме перебитой ноги, оказалось, что сломана ключица и повреждена левая рука. Но самое скверное — удар о стабилизатор вызвал смещение позвонков. Из Севастополя меня вместе с другими ранеными эвакуировали ночью на эсминце «Бойкий» в Туапсе. При переходе корабль атаковали фашистские самолеты. Я лежал в гипсе на носилках в каюте фельдшера и слышал, как эсминец отстреливался из главного калибра. И в эти минуты сильнее, чем прежде, хотелось снова сесть в кабину истребителя. С горечью вспоминался проигранный бой...

На фронт я вернулся с убеждением, что надо всегда видеть противника первым. Только тогда можно правильно построить свой маневр. Этого принципа я при-

держивался, став после госпиталя командиром звена, а затем и заместителем командира 2-й эскадрильи 7-го истребительного авиаполка. Наш полк получил впоследствии наименование Севастопольского и был награжден орденом Красного Знамени.

К осени 1943 года советская авиация завоевала господство в воздухе. Однако побеждать врага летчики стремились не только числом, но и умением. Особенно памятен бой 6 мая 1944 года. В тот день восьмерка возглавляемых мною истребителей сопровождала наши самолеты, шедшие на штурмовку и бомбометание по вражеским кораблям, увозившим гитлеровцев из Крыма. Атаку наших бомбардировщиков попытались сорвать Ме-110е. Эти двухмоторные тяжелые истребители прикрывали фашистский караван, их тоже было восемь.

Приняв решение атаковать фашистов сверху двумя четверками, я приказал в дальнейшем действовать по обстановке, самостоятельно. В результате завязавшейся схватки все восемь «мессеров» оказались на дне Черного моря. Семь вражеских самолетов сбили летчики-истребители, а одного, уходившего от нашей атаки, — стрелок с бомбардировщика. У нас потерь не было.

Правда, позже в одном из вылетов я чуть не потерял своего молодого ведомого Ивана Евсеева. Мы тогда уходили далеко от берега и поэтому брали с собой подвесные баки, которые увеличивали дальность полета. Мой ведомый поспешил сбросить дополнительный бак перед атакой на вражеский гидросамолет, встретившийся нам чуть не посреди Черного моря. Инструкция же позволяла такие действия только при атаке истребителей противника.

Без особого труда мы вдвоем сбили фашиста, который охранял свои корабли от нападения советских подводных лодок и, вероятно, не ожидал, будучи далеко от берега, нападения с воздуха. Но когда мы стали уходить от огня кораблей противника, я вдруг услышал по рации встревоженный голос Ивана:

— Товарищ командир! Самолет высоту не набирает!

Вероятно, ведомому, который был чуть ниже меня, показалось, что зенитные снаряды рвутся под самым крылом его машины. Такое бывает с непривычки.

— Ваня, — тихо говорю ему, — ты взгляни на приборы!

После небольшой паузы слышу ликующий голос:

— Товарищ командир, все в порядке!

В этот момент я невольно вспомнил, как сам когда-то набирался опыта у Евграфа Михайловича Рыжова, ставшего Героем Советского Союза, — лично и в группе он сбил над Черным морем 17 самолетов врага. К сожалению, летом 1943 года мой учитель получил тяжелое ранение и не смог больше вернуться в строй.

На обратном пути Евсеев сообщил мне, что на его приборном щитке замигала красная лампочка. Это означало, что горючее у него на исходе. До берега же было довольно далеко. Я, стараясь быть спокойным, попросил молодого летчика перевести двигатель на самый экономичный режим работы, а затем пропустил его самолет: из ведущего стал ведомым. Так было легче следить за Иваном и прикрыть его в случае опасности. Я только изредка напоминал ему, чтобы он выдерживал кратчайший курс.

В таком порядке мы и сели на аэродром. Мотор у Евсеева заглох, едва колеса его истребителя коснулись посадочной полосы. Ему даже не хватило топлива, чтобы зарулить на стоянку. Иван признался после приземления, что он не дотянул до берега, если бы не мой уверенный голос. Но я-то знал, чего стоило это хладнокровие! Зато потом молодой летчик ни разу меня не подвел.

Последний фашистский самолет в боях за Крым мы с Евсеевым сбили 8 мая 1944 года, накануне освобождения Севастополя. Возвращались домой, выполнив задание по прикрытию Илов, ходивших на торпедирование вражеских кораблей.

— Товарищ командир, справа самолет с черным крестом на борту! — оповестил по рации Иван.

Мимо нас проходил трехмоторный Ю-52. Это был транспортный самолет, который, вероятно, эвакуировал штабных офицеров из Севастополя. Я разрешил своему ведомому первым начать атаку. Обстановка позволяла это — «юнкерс» летел без прикрытия.

— Стреляй с малой дистанции! — предупредил я Евсеева. — И маневрируй, чтобы самому не попасть под огонь!

Молодой летчик все выполнил правильно. После его выстрелов загорелся один из моторов Ю-52. Но у этого самолета были хорошие летные качества. Он мог бы дотянуть до «своих» и на двух двигателях. Пришлось и мне подключиться. После атаки самолет-крестоносец упал в море. Невольно вспомнились закованные в латы

средневековые крестоносцы, нашедшие бесславный конец на дне Чудского озера...

Вскоре за командование авиагруппой, которая в боях за освобождение Крыма и Севастополя сбила 17 вражеских самолетов (четыре из них — на моем личном счету) и не потеряла ни одного своего, мне вручили орден Александра Невского. С гордостью рассматривал я награду — пятиконечную звезду с рубиновыми лучами и профиль великого русского полководца. И по сей день пророчески звучат его слова: «Кто с мечом к нам придет, от меча и погибнет! На том стояла и стоять будет русская земля!»

г. Саранск, Морд. АССР, Советская, 41, кв. 16
Быковой Наталии Ивановне

17.06.43 г. Здравствуйте, мои родные Наташа и Славик! Прежде всего, как положено, сообщаю, что здоров, Север на меня в плохую сторону не действует. Ко всему можно привыкнуть, особенно старому солдату, и я уже привык. Боевую работу начал. Потопил уже несколько корабликов, так что кой-что сделал для Родины практически. Ну а в остальном жизнь не изменилась, каким был, таким и остался. Получил твое письмо, правда еще на старый адрес, но так как адреса меняются очень часто, то оно меня все же нашло. Но, прямо надо сказать, письмами ты меня не балуешь. Правда, и ко всем письма приходят редко, так что я валю все на почту.

Пиши, как поживаете, как Славка себя чувствует. Скажи ему от меня, чтобы маму слушался, а то папа не привезет ему с фронта автомат. Передай привет всем друзьям моим, а пока крепко целую.

Леонид Колтунов. Полевая почта 26861.

■

Здравствуйте, Наташенька и Славик!

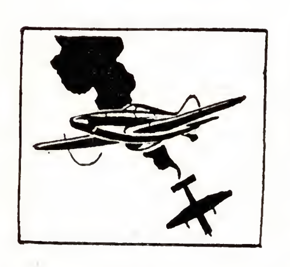
Был над вражеской землей и всыпал им наши гостинцы. Ну, кажется, про себя все.

Пиши, как живешь ты. Я слышал, что у вас там очень тяжело стало с питанием, обязательно напиши, как ты там выкручиваешься, что нового в Саранске и как живут мои друзья. Если тебе написать, как мы здесь живем, то можно сказать одно, что скучновато. Кругом сопки, и, главное, нет темного времени. Все время светит солнце, и представление о времени суток имеешь только по часам.

Не волнуйся, если долго не будешь получать писем, ибо думаем перебраться еще дальше на север. Подробнее куда, написать не могу, но Комлев эту географию знает, так что он может тебе подсказать. Из-за этих географических особенностей не знаю, какие там будут средства связи.

Пока до свидания. Обоих крепко целую. Да, выслал тебе деньги 1400 рублей. Когда получишь, сообщи, а пока будьте здоровы...

Леонид Колтунов. Полевая почта 26461.



ВОЙНА ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

По воспоминаниям Героя Советского Союза летчика-североморца В. П. Стрельникова, ныне генерал-лейтенанта авиации в отставке.

На Север я прибыл летом 1942 года, когда фашистские танки начали прорыв к Сталинграду, а Ленинград готовился ко второй блокадной зиме. Я не знал тогда всех бедствий, которые обрушились на эти героические города, но видел сожженный гитлеровской авиацией Мурманск — настоящее кладбище; только вместо крестов торчали закоптелые печные трубы. До войны город был почти весь деревянный и сгорел после варварской бомбардировки за несколько дней.

Мурманск — единственный незамерзающий порт на севере нашей страны. Через него мы получали боевую технику и военно-стратегические материалы из США и Англии. Нам не хватало тогда еще собственных оборонительных средств, особенно самолетов. Когда враг пересек советскую границу в Заполярье, он располагал 230 новейшими истребителями и бомбардировщиками. Наш же самолетный парк на Северном флоте состоял из 118 машин.

Кроме отражения воздушных налетов противника на города, аэродромы и военно-морские базы, надо было также надежно прикрыть с воздуха конвои союзников. Из портов Англии и Исландии, куда они прибывали из США и Канады, путь караванов шел через Северную Атлантику, а затем — вдоль кромки арктических льдов.

Эта кружная дорога была тогда ближе других путей

к фронту и промышленным районам, куда срочно направлялись прибывшие грузы. Летом транспорты англичан и американцев ходили с большими перебоями. Из-за долгого полярного дня союзники не хотели рисковать. Они опасались встречи с фашистскими подводными лодками и крейсерами, затаившимися в фиордах Северной Норвегии. Поэтому конвои и жались к ледовой кромке. Если позволяла обстановка, они доходили до Новой Земли, а потом делились: часть шла в Архангельск, другая — в Мурманск. Зимой же действовал только Мурманский порт.

Борьба здесь, на берегу, была не менее героическая, чем на море. Ее вели не только летчики и зенитчики ПВО, но и все население Мурманска. Оно отважно тушило пожары, спасая ценное имущество, восстанавливало разрушенные бомбами портовые сооружения. От Мурманска гитлеровцев отделяло всего несколько десятков километров. Но это расстояние оказалось непреодолимым для врага. Фашистский генерал-полковник Дитл, командовавший в Заполярье отборными егерскими войсками, явно поторопился, назначив срок для парада в городе. И когда стало ясно, что Мурманска фашистам не видать, они засыпали его зажигательными бомбами. Многие горожане остались без крова. Им пришлось зарываться в мерзлую землю, переносить огромные лишения. Но работы в Мурманском порту продолжались безостановочно.

Осенью 1941 года на Северный флот поступила первая партия английских самолетов «харрикейн», или, как мы их в шутку прозвали, «харитон». С этим истребителем я познакомился заочно еще до войны, когда учился в Таганрогском авиационном техникуме. На уроке английского мне досталась для перевода статья из иностранного журнала. Как раз там шла речь о «харрикейне». По характеристикам, приведенным в журнале, английский истребитель мне понравился. Скорость у него была около 550 километров в час, на вооружении имелось восемь пулеметов. Подумал тогда: «Вот бы полетать на таком самолете!»

Но когда я стал летать на нем в 1942 году, «харрикейн» можно было считать вчерашним днем в авиации. Чтобы как-то уравнять английский истребитель с «мессерами», мы усовершенствовали его вооружение. Прежде всего поснимали пулеметы. Огня они давали много, но слишком рассеивались пули. Взамен мы поставили

советские 20-мм пушки и пулеметы Березина калибра 12,7 мм. Сразу резко возросла дальность огня и его убойная сила. Чтобы сбить вражеский самолет, достаточно стало одного-двух попаданий. На переоборудованном «харрикейне» я пролетал целый год.

Эскадрилью нашу сформировали в конце 1942 года из молодых летчиков. Командовал ею капитан Василий Степанович Дорошин. Он был моложе на год, но к моему прибытию на фронт имел уже три ордена Красного Знамени — за шесть или семь сбитых самолетов. Как важен на войне опыт, я убедился в первом бою. ...Мы сходились и расходились с противником, кто-то стрелял, кто-то уклонялся от огня. Я же только старался не потерять хвост своего ведущего. После нашего возвращения на аэродром в крыле самолета Дорошина оказалась приличная дырка. Комэск стал всех спрашивать: кто что видел? Я признался, что ничего не понял. Василий Степанович улыбнулся: «Так оно и должно быть в первый раз».

Бой был скоротечный, над нашей территорией — в районе Кольского залива. Никто никого не сбил — ни мы, ни они. Молодые летчики еще не умели быстро оценивать ситуацию в воздухе. В том бою все мелькало, мельтешило. Вот командир и стал нас учить разбираться в тактической обстановке. Последующие вылеты были совсем другими. Но и они не обходились без ошибок.

14 апреля 1943 года меня впервые сбили. Мы прикрывали свой аэродром и главную базу флота. Ведомый прозевал «мессер», который атаковал меня с хвоста. Я видел пятерку вражеских истребителей, но не передал об этом по радио, посчитав, что их заметили и другие наши летчики. Это было большим просчетом. Мой «харрикейн» обстреляли, и он загорелся. Пришлось выпрыгивать с парашютом. Высота приличная — около пяти тысяч метров. Из кабины выбрался не сразу, мешало пламя — пули пробили бензобак, находившийся впереди, за приборной доской. Обгорели шея и лицо, лямкой парашюта ободрало щеку. В довершение всего с правой ноги сорвало валенок: приземлился босой ногой в сугроб.

До аэродрома было километров двенадцать. Оттуда видели, как опустился парашют в сопках. Выслали По-2, но он не дотянул до меня километра три-четыре. А сигналить было нечем. Зашагал босиком по снегу. Нога

провалилась и царапалась о наст. К счастью, километра через два меня встретил солдат-пехотинец с поста наблюдения. Сначала, правда, принял меня за немца и выставил винтовку. Но потом, разобравшись, даже отдал свой валенок, а сам с портянкой остался на лыжах. Так и пришел я под конвоем на свой аэродром — без своего валенка и самолета. Это было мое боевое крещение: еще ничего не успел сделать, а уже сбили...

Двадцать дней пролежал я в лазарете, пока лицо не покрылось новой кожей. Глаза остались невредимы, так как были закрыты очками. Вроде бы и недолго я отсутствовал в своей части, а обстановка стала заметно меняться в нашу пользу. Боевые товарищи, недавно пришедшие вместе со мной на фронт, быстро набирались опыта. Часто им приходилось летать в группах прикрытия Ил-2, наносивших штурмовые удары по вражеским транспортам.

К лету 1943 года в гитлеровской Германии уже остро ощущалась нехватка сырьевых ресурсов, в частности никеля. Фашисты вывозили никелевую руду из района Петсамо (Печенги). И война в Заполярье стала для Гитлера во многом войной за стратегическое сырье. Наряду с никелем в Германию доставлялись также молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. В обратном направлении шло снабжение немецких войск в Северной Норвегии. В условиях местного бездорожья их боеспособность полностью зависела от морских перевозок.

Вначале борьбу на вражеских морских коммуникациях вели подводные лодки и минно-торпедная авиация Северного флота. Потом к ним подключились штурмовики и торпедные катера, которым мы, истребители, обеспечивали воздушное прикрытие. 23 июня мне довелось сопровождать восьмерку Илов, получивших задание уничтожить два транспорта в районе Вадсё у северного побережья Норвегии. Я летел на новом «харитоне» в группе из восьми истребителей, которыми командовал капитан Дорошин. На маршруте к нам присоединились еще четыре «аэрокобры» из 2-го гвардейского полка имени Б. Ф. Сафонова.

Задание было успешно выполнено, но на аэродром мы вернулись без своего командира эскадрильи. Самолет капитана Дорошина был подбит в воздушной схватке с «мессерами». Он совершил вынужденную посадку на море в 30 километрах от полуострова Рыбачий.

Я сделал три круга над местом его приводнения (больше не позволяло горючее), но не обнаружил ни летчика, ни его машину. В этом бою я сбил свой первый вражеский самолет и потерял первого боевого командира.

После гибели Василия Степановича Дорошина эскадрилью возглавил капитан Пилипенко. Это был летчик одного выпуска со мной, но ушел он на фронт раньше и имел уже большой опыт. Об этом говорили его награды — два ордена Красного Знамени. Однако Пилипенко недолго был нашим командиром: погиб в одном из боев над Баренцевым морем.

Самым тяжелым, наверное, стал для меня вылет 14 сентября 1943 года. В этот день мы сопровождали одиннадцать Илов на штурмовку большого фашистского конвоя, в который входило более двадцати кораблей. Этому конвою противник уделил особое внимание. При подходе к нему я насчитал до сорока самолетов прикрытия. Илы же прикрывались восемью «харрикейнами», четырьмя «аэрокобрами» и четырьмя Яками. Фашистские летчики нас прозевали, встретили поздно — штурмовикам оставалось километров десять до выхода на траверз кораблей.

Завязался сложный бой. Самолеты разбились на группы. Я был ведущим восьмерки «харрикейнов» и старался удержаться в хвосте Илов, чтобы обеспечить им выход на бомбометание. С кораблей в этот момент по нашим самолетам стреляло все, что только могло стрелять. Небо горело от трасс, но штурмовики с боевого курса не свернули. Несколько транспортов было потоплено.

При выходе Илов в атаку «мессеры» прекратили их преследование, опасаясь попасть под огонь своих же кораблей. Фашистские летчики стали обходить конвой стороной, чтобы перехватить наших в зоне, где кончалось действие зенитного огня. Я своевременно разгадал этот маневр и опередил противника. В паре с ведомым сумел подстраховать выход штурмовиков из атаки, отсекая от них вражеские истребители. Важно было дождаться, когда Илы соберутся вместе. Тогда уже врагу подступиться трудно: у них мощный пушечный огонь впереди, а хвост прикрывал стрелок с крупнокалиберным пулеметом. Штурмовики более уязвимы в одиночку.

Наша пара пропустила семь машин. И тут зенитный снаряд попал в моего ведомого. Его самолет взорвался,

я остался один. В этот момент из атаки вышел последний, восьмой Ил, но он был без стрелка. Подумалось: «Сейчас этого хлопца быстро снимут!» Ведь летчик не видел, что происходило у него сзади. Пристроился я к нему и стал сопровождать, отбивая наседавшие «мессершмитты». А их было четырнадцать!

Сначала фашистские летчики не проявляли ко мне особого интереса. Они все время нападали на Илы. Я открывал огонь то по одному, то по другому вражескому истребителю. Они уходили в сторону, а в это время штурмовики строились в боевой порядок. Но тот, где не было стрелка, по-прежнему шел замыкающим в своей группе. Подстраховываю эту группу справа, и тут один «мессер» проходит слева от меня, намереваясь поджечь замыкающий Ил.

Необычной была расцветка вражеской машины: фюзеляж — черный, а кок (носовая часть винта), капот и концы плоскостей — желтые. Немецкий летчик сидел без головного убора: в белом подшлемнике и наушниках. Он быстро сближался с Илом без стрелка. Я пропустил «мессер» немного вперед, потом довернул влево и дал длинную очередь по правому борту. Вражеский истребитель потерял управление и упал в море.

И тут фашисты взяли меня «в работу». Гоняли здорово. Один задел правое крыло, другой пробил топливный бак. «Харрикейн» загорелся. Выпрыгивать с парашютом не имело смысла — кругом враг. А до своей территории еще далеко. Я отвалил от Илов, уже собравшихся в группу, и на максимальных оборотах пошел к своему аэродрому — до него было около ста километров...

Что делать — сесть на остров Хинисари при входе в Петсамо? Но противник мог заметить садящийся самолет, да и вряд ли бы я не разбился при посадке! Пламя сбить никак не удавалось, однако «харрикейн» управления не потерял. Я решил во что бы то ни стало дотянуть до ближайшего аэродрома. За несколько километров до взлетно-посадочной полосы выпустил шасси. И тут оказалось, что нижняя часть самолета уже вся сгорела. Огонь потянулся через кабину. Вспыхнула одежда. У меня не было другого выхода, как немедленно садиться на воду. Вблизи берега я опасался напороться на подводные камни, поэтому сел подальше, так и не успев убрать шасси.

Едва колеса схватили воду, самолет «клюнул» но-

сом и меня, как из катапульты, выбросило из кабины (фонарь я открыл заранее и отвязал ремни). На мне разорвало одежду, спасательный жилет, сапоги. Сбросил парашют, но от жилета освободился не сразу. Он наполнился водой и не спасал меня, а топил... Море было спокойным, однако выбраться на каменистый берег оказалось непросто. С полчаса пробыл я в ледяной воде. Ноги едва держали, даже когда почувствовали под собой твердую опору. Двое суток «отходил» потом в госпитале.

Так закончился мой последний полет на «харрикейне». Дважды меня сбивали на этом самолете, но и я сбил на нем пять фашистских истребителей...

К лету 1944 года превосходство советской авиации в Заполярье стало еще более ощутимым. У летчиков-истребителей заметно поубавилось работы. Мы вели борьбу в основном с мелкими судами фашистов, крупными конвоями они уже ходить не могли. Им крепко доставалось не только от нас, но и от подводников.

По вражеским кораблям, шедшим в Линахамари и Петсамо, по батареям, оборонявшим эти порты, губительный огонь вела наша береговая артиллерия с полуострова Средний. Но особенно опасными для противника были, пожалуй, действия наших торпедных катеров. Мне часто доводилось прикрывать их внезапные атаки на фашистские корабли. Сверху хорошо была видна работа торпедных катеров. Они уязвимы с воздуха, особенно для истребителей. Но в 1944 году мы обеспечивали катерникам надежное прикрытие. Задачей было довести их до цели, а после окончания операции проводить домой.

Атаки торпедных катеров были очень эффективны. Как правило, они строились из расчета «одна торпеда — один корабль». Но иногда и мы помогали нашим подопечным, сбрасывая на конвой бомбы со своих переоборудованных истребителей. Это вызывало растерянность у гитлеровцев. Они не знали, куда стрелять: то ли по торпедным катерам, то ли по прикрывавшим их самолетам. Впрочем, бомбить вражеские корабли удавалось не всегда. Все-таки главная наша задача заключалась в защите катерников с воздуха.

Однажды мне довелось не только сопровождать моряков, но и вести их за собой к берегу. Это случилось в районе Вардё, довольно далеко от их базы. Один из торпедных катеров оторвался от своей группы и остал-

ся в море с неисправным компасом. Солнце ходило по кругу (в разгаре было заполярное лето), и без компаса не определить, где север, а где юг. Я увидел, что катер заворачивает на запад, удаляясь от «дома». Другие самолеты и корабли в это время уже направились к берегу. Нам тоже не следовало слишком задерживаться над морем, потому что в паре со мной был молодой летчик, и я отвечал за его возвращение на аэродром. К счастью, в тот вылет мы хорошо заправились топливом и могли довольно долго находиться в воздухе.

Связь с катером у меня была по радио. Я вышел на его волну и передал, что домой нужно идти в обратном направлении. Моряки попросили указать курс. Пришлось повести их за собой. Как только они отворачивали в сторону, я заходил над катером, подсказывая, куда следует держать путь. Так продолжалось часа полтора. Хотя скорость у торпедного катера приличная — около 30 узлов, но уж очень далеко оторвался он от берега. Горючее у меня и моего ведомого стало подходить к концу. В случае воздушного боя мы рисковали не дотянуть до своего аэродрома. Я вызвал по радио подмогу. Вскоре нас сменила другая пара истребителей. Она помогла поврежденному кораблю зацепиться за берег.

Торпедные катера не только топили фашистские транспорты, но и перебрасывали наши разведгруппы на север Норвегии, ставили минные заграждения у вражеских берегов. Особенно отличились катерники во время Петсамо-Киркенесской операции. В ночь на 13 октября 1944 года они сумели под ураганным огнем прорваться в порт Линахамари и высадить там десант прямо на оборудованный фашистами причал. Эта высадка обеспечила успех всей операции.

...На исходе войны в Заполярье наш 78-й истребительный авиаполк освоил новый вид бомбометания. Первоначально мы пробовали бомбить вражеские корабли с пикирования, но это оказалось малоэффективным. Точность попаданий возросла, когда истребители перешли на топмачтовое бомбометание. Наша эскадрилья занялась им на Севере одной из первых, используя для этого американский истребитель «киттихаук».

По своим летно-тактическим данным он превосходил немецкие самолеты. Это был одноместный тяжелый истребитель. А со временем мы стали его использовать и в бомбардировочном варианте. «Киттихаук» обладал приличной наружной подвеской: мы цепляли на него

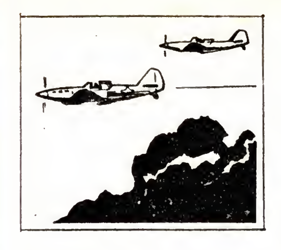
до 500 килограммов бомб и дополнительный бачок с горючим. Он способен был на 400 километров уходить от базы. Полет его мог длиться около пяти часов.

Так вот, «киттихаук», как торпедоносец, выходил на боевой курс на высоте три-четыре километра, затем круто пикировал и на максимальной скорости гнал к воде. За два-три километра до цели летчик выравнивал самолет, выдерживая высоту около 20 метров над уровнем моря. Это как раз высота верхней точки корабля — топмачты. Отсюда и название: топмачтовое бомбометание. От бомбы, своевременно сброшенной с такой высоты, врагу практически не уйти. Она рикошетила о воду и прошивала борт корабля. Чтобы бомба не рвалась у нас под хвостом в случае промаха, в нее вставлялся взрыватель с замедлением до пяти секунд.

Увидев низко летящий самолет, гитлеровцы открывали по нему ожесточенный огонь. На корабле охранения было до десяти «эрликонов» — скорострельных пушек, каждая из которых делала до 600 выстрелов в минуту. Но и на борту у летчика находилось шесть крупнокалиберных пулеметов. Напряженная борьба нервов обычно заканчивалась в нашу пользу: ведь истребитель перемещался над водой с огромной скоростью. Достаточно было подавить вражеский огонь на две-три секунды — и можно поражать цель.

С потопленных оборонявшихся кораблей мы нередко привозили на аэродром «сувениры» — дырки в крыльях или фюзеляже. А летчик нашего полка Проявко однажды оставил треть своего крыла на мачте уничтоженного им тральщика. Его истребитель на выходе из атаки зацепил одним крылом мачту. Покалеченный самолет добрался домой, хоть и потерпел небольшую аварию при посадке — вместе с частью крыла ему отрезало весь элерон. Сам летчик не пострадал.

В июле 1944 года меня назначили командиром авиаэскадрильи, и всех своих летчиков я обучил топмачтовому бомбометанию. Его применение принесло неплохие результаты. Только в боях за освобождение Петсамо (Печенги) наша эскадрилья потопила 13 кораблей противника. На тяжелых истребителях мы ходили также на «свободную охоту» — топить небольшие транспорты. Я сам уничтожил один такой транспорт водоизмещением около трех тысяч тонн в одном из фиордов. Он, вероятно, пытался увезти в Германию последнюю партию никелевой руды.



«ЗАКОЛДОВАННЫЙ» ОРДЕР

В конце мая 1944 года 8-й гвардейский штурмовой авиаполк перебазировался на Балтику. Этот полк отличился в боях за освобождение Крыма, получив там почетное наименование Феодосийского. После небольшой остановки в Ленинграде летчиков-черноморцев перевели ближе к линии фронта. Недели две ушло на изучение района предстоящих боевых действий.

Фашисты чувствовали себя на Балтике увереннее, чем на Черном море. У противника здесь было гораздо больше боевых кораблей, а в Эстонии довольно прочно сидела сильная сухопутная группировка, закрепившись на оборонительном рубеже по реке Нарве.

Авиация Балтийского флота действовала еще в стесненных условиях. Значительная часть побережья Финского залива по-прежнему находилась не в наших руках. На одном берегу стояли немецкие, на другом — финские войска. Относительно безопасны были лишь «коридоры» на середине залива. Но там в любой момент могли появиться вражеские истребители, причем более совершенные — «Фокке-Вульф-190» и Ме-109 последней модификации.

Первые боевые вылеты Феодосийского авиаполка на Балтике ничем не отличались от прежних. Штурмовиков посылали на уничтожение артиллерийских батарей, живой силы и плавсредств в районе Выборга. Но когда черноморских летчиков направили в район Нарвского залива, противник сумел их озадачить. Гитлеровское командование как огня боялось здесь высадки советского морского десанта. Поэтому вдоль северного побережья Эстонии постоянно курсировал дозор — отряд военно-морских сил. Судя по фотографиям, сделанным с воздуха, во вражеском отряде насчитывалось 15—16 вымпелов. Боевой порядок дозора — ордер — состоял из небольших маневренных кораблей: сторожевиков, катеров, тральщиков, быстроходных десантных барж.

Знакомство штурмовиков Феодосийского полка с вражеским ордером состоялось в середине июня. И сра-

зу летчики почувствовали, что противник умело организовал противовоздушную оборону своих кораблей. Они курсировали в двух-, а иногда и трехкильватерной колонне, что позволяло им встречать пикирующие самолеты плотным заградительным огнем. По Илам стреляли не только с палуб, но и с берега. На подмогу фашистским морякам вскоре являлись и «фоккеры» — они дежурили на аэродроме поблизости. Нашим штурмовикам удалось лишь повредить один тральщик и одну десантную баржу. Но и эти поврежденные корабли, как свидетельствовала аэрофотосъемка, на следующий день снова оказались в строю.

Вообще у этого противодесантного дозора была дурная слава. В первой половине 1944 года только штурмовики нанесли по нему более сорока ударов. Бомбили ордер и пикировщики знаменитого балтийского аса Василия Ивановича Ракова, ставшего впоследствии дважды Героем Советского Союза. Но фашистские корабли как заколдованные продолжали курсировать в неизменном составе. Для наблюдения за результатами штурмовых ударов по ордеру стали посылать специально выделенные экипажи. Наблюдатели неоднократно отмечали попадание бомб в цель и в подтверждение привозили фотографии, на которых видны были горящие и тонущие корабли. Но воздушная разведка, производимая вскоре после налета, никаких потерь у противника не обнаруживала.

Чтобы покончить с «заколдованным» ордером, начальник штаба ВВС Балтийского флота Александр Михайлович Шугинин разработал крупномасштабную воздушную операцию. Для участия в ней привлекалось четыре штурмовых авиаполка, в том числе и 8-й гвардейский Феодосийский, которым командовал подполковник Николай Васильевич Челноков. Он уже воевал на Балтике в начале войны и удостоился здесь звания Героя Советского Союза.

У командира полка был дар мгновенно рождающейся и мгновенно переходящей в действие тактической мысли. Это помогало ему в критические моменты опережать врага. В боях за освобождение Севастополя Челноков впервые успешно применил новый для штурмовой авиации метод уничтожения морских целей: его Ил-2 пикировал на фашистские корабли и сбрасывал бомбы с высоты всего 150—200 метров. Вскоре командир научил этому и молодых летчиков. В результате

более пятидесяти кораблей противника ушло на дно Черного моря.

На Балтике штурмовики еще не применяли новый метод бомбометания, и на полк Челнокова возлагались особые надежды. Но Николаю Васильевичу была присуща и неторопливая обстоятельность, когда дело касалось подготовки летного состава к выполнению трудной задачи. Прежде всего командир Феодосийского полка приказал воспроизвести «заколдованный» ордер по фотоснимкам на местности около аэродрома. Корабли обозначались фургонами, прицепами, масло- и бензозаправщиками. Мелом была просыпана черта — маршрут полета. Другой чертой отмечались контуры побережья Нарвского залива.

Все детали операции штурмовые экипажи вначале тщательно отработали на земле. Летчики «в боевых порядках» прошли по намеченному маршруту, совершили «маневр» перед заходом на ордер. Каждая шестерка самолетов выстроилась в пеленг, каждый экипаж мысленно спикировал вслед за ведущим на свою цель. Точно так же, на земле, были отрепетированы и вывод самолета над водой после нанесения штурмового удара, догон ведущего и сбор в группу.

Каждую шестерку Ил-2 прикрывали две пары Яков. Истребители должны были пристраиваться к штурмовикам на маршруте и «стричь ножницы» сверху и снизу Илов, защищая их от возможного нападения самолетов противника. Во время захода на цель Яки отставали, а затем выскакивали вперед, страхуя выход Ил-2 из атаки.

После изучения порядка нанесения удара и всех тонкостей взаимодействия Челноков дважды поднимал Феодосийский полк в воздух, чтобы практически усвоить задуманный план операции. Последняя «репетиция» была максимально приближена к боевым условиям. Ордер воспроизводился точно таким, каким его засняли накануне разведчики. Единственное, что нельзя было в точности повторить, так это мощный заградительный огонь противника. Но и в его отсутствие непросто удавалось экипажам согласованно наращивать силу штурмовых ударов.

В завершающую часть подготовки к налету Николай Васильевич Челноков внес некоторые коррективы. Но в целом результаты последнего тренировочного полета одобрил нарком ВМФ адмирал Николай Гера-

симович Кузнецов. Он сам наблюдал за действиями летчиков вместе с командующим Балтийским флотом адмиралом В. Ф. Трибуцем.

31 июля 1944 года командир Феодосийского полка повел экипажи Ил-2 на штурмовку фашистских кораблей в Нарвском заливе. Ведомым Челнокова и его заместителем в первой шестерке самолетов был старший лейтенант Георгий Кузнецов. Командир не раз уже летал в паре с ним на Черном море, ласково называя молодого летчика Кузнечиком.

Штурмовки старались держаться мористее, чтобы не дать противнику заранее раскрыть замысел предстоящей операции. Челноков даже удалился от ордера немного на запад, а затем развернулся на 180 градусов и направился к цели. Фашистские корабли находились в районе порта Кунда. Атаку командир спланировал так, чтобы выходить из нее в море, а не к берегу, где все пространство между Нарвой и Кундой было насыщено вражеской зенитной артиллерией.

В шестерках Ил-2 основную ударную силу составляли ведущий и его заместитель, следовавший чуть сзади и правее. Обычно они вдвоем атаковали корабли с малых высот, а остальные экипажи подавляли зенитный огонь. Тем самым рассеивалось внимание противника — он не знал, куда в первую очередь стрелять. Готовясь к атаке, Челноков начал противозенитный маневр. «Иду на СКР!» — передал он по радио своему заместителю и с левым разворотом перешел в пикирование на ближайший сторожевой корабль.

Первая группа Ил-2 вышла на ордер со стороны солнца, которое уже клонилось к западу. Это затрудняло противнику отражение налета. Навстречу Илам полетели трассы зенитных снарядов. Со сторожевика по командиру полка стреляли неточно, а вот с соседнего катера били гораздо вернее. Старший лейтенант Кузнецов выбрал для атаки эту цель: в его обязанности входило прикрывать ведущего от зенитного огня.

Бомбы, сброшенные Челноковым, попали в сторожевой корабль. Кузнецову также удалось поразить свою цель. Но при выходе из атаки молодой летчик услышал хлопок в моторе...

На любом корабле, входившем в ордер, было больше огня, чем на Ил-2, вооруженном только двумя пулеметами и двумя пушками. Причем по пикирующему штурмовику стреляла средне- и малокалиберная артил-

лерия сразу нескольких кораблей. Опаснее всего был огонь «эрликонов». Правда, эти автоматические пушки не пробивали лобовую броню Ил-2 — она надежно защищала летчика во время атаки. Но малокалиберные снаряды могли причинить неприятности при выходе из нее. Один такой снаряд и достался ведомому Челнокова, когда тот начал вслед за своим командиром набирать высоту.

Первым заметил опасность воздушный стрелок Иван Стрижак, сидевший в задней кабине, спиной к летчику. Он доложил Кузнецову по переговорному устройству, что по фюзеляжу течет масло. Старший лейтенант взглянул на приборы. Они показывали, что давление масла падает, а температура растет. Стало ясно: пробит маслорадиатор! Мотор быстро перегревался, его в любой момент могло заклинить. Узнав о случившемся, командир полка спокойно передал по радио своему ведомому: «Понял! Садись и жди помощь, Кузнечик!» А сам с тревогой посмотрел вниз.

Подбитый штурмовик быстро терял высоту. Приводняться Георгию Кузнецову ни разу не приходилось. А прыгать с парашютом было бесполезно — он не успевал раскрыться. «Лишь бы подальше оттянул от ордера!» — подумал Челноков и дал команду остальным экипажам собраться в группу. На развороте для новой атаки он еще успел заметить, что самолет ведомого чиркнул фюзеляжем по воде и, как глиссер, заскользил по волнам. «Сел хорошо! — оценил про себя действия молодого летчика командир. — Успел бы только вылезти из кабины».

Ил-2 держался на воде как топор. Только в отличие от топора, прежде чем утонуть, он сначала поднимал кверху хвост, а затем погружался. В эти считанные секунды летчик и воздушный стрелок должны были покинуть самолет. Когда приводнившийся Ил потерял ход, старший сержант Иван Стрижак сразу спрыгнул с заднего сиденья в воду. А Кузнецов задержался...

Перед посадкой летчик сдвинул назад фонарь, прикрывавший сверху кабину, и поставил его на стопор. Так можно было быстрее выбраться наружу. Но при резком ударе о воду стопор срезало, и фонарь захлопнулся. Кожаная груша, с помощью которой он открывался, оказалась за бортом. Ил-2 клюнул носом и вместе с летчиком ушел под воду.

Уже в затопленной кабине старшему лейтенанту

удалось все же через боковые форточки оттянуть фонарь назад. Сверху хлынула вода. Она сразу вытеснила из кабины воздушную подушку, которая еще позволяла дышать. Летчик стал выбираться за борт и вдруг почувствовал, что его что-то удерживает в кабине. Оказывается, сгоряча он забыл про шнур, которым привязал свою кобуру к спасательной лодке, положенной на сиденье вместе с парашютом.

Шнур был крепким и, как Кузнецов его ни дергал, не обрывался. Георгий потянул шнур посильнее, и тут случилась новая беда: фонарь опять захлопнулся, прихватив и кобуру. Самолет тем временем продолжал погружаться.

Начала сказываться глубина — Кузнецову заложило уши. Дышать уже было нечем, несколько раз пришлось глотнуть горько-соленой воды. Собрав остатки сил, он оттолкнулся всем телом от кабины и оборвал ремешки, удерживавшие кобуру на поясе. Пистолет вместе с Илом пошел дальше на дно...

Путь наверх был мучительно долгим. Море вытолкнуло летчика из своей пучины, когда он уже почти потерял сознание. Всплывать ему пришлось, вероятно, с глубины метров десять. К счастью, Иван Стрижак уже плавал на надувной спасательной лодке. Он увидел голову своего командира и поспешил на помощь.

Спасательная лодка могла держать на воде только одного человека. Стрелок помог Кузнецову забраться в нее, а сам остался на плаву. Летчик медленно приходил в себя. У него не было даже сил надуть свой спасательный жилет, и здесь выручил командира Иван Стрижак. Жилету полагалось автоматически наполниться воздухом при попадании в воду, но что-то там не сработало. Это обстоятельство, как ни странно, обернулось на пользу: если бы жилет надулся в затопленной кабине, Кузнецов не пролез бы с ним через полуоткрытый фонарь...

Казалось, прошла целая вечность с тех пор, как раздался хлопок в моторе, а на самом деле — всего несколько минут. Илы продолжали штурмовать пресловутый ордер, и на глазах у подбитого экипажа загорелось и затонуло несколько дозорных кораблей. Однако Кузнецов и Стрижак сами были в незавидном положении. Спасательную лодку слегка качало на волнах и относило ветром к берегу. До него было километра четыре, но там окопались фашисты. Линия же фрон-

та проходила у Нарвы — это примерно в сотне километров от места падения их самолета. Помощь могла прийти только через несколько часов.

Балтийское море и в разгаре лета не бывает теплым, температура воды в нем редко поднимается выше 16 градусов. Летчик и стрелок начали мерзнуть. Им приходилось время от времени грести, потому что лодка все же медленно двигалась к берегу. Впрочем, фашистам было не до сбитого экипажа. Они не ожидали такого массированного штурмового удара с воздуха. Остатки разгромленного ордера спешно ушли из Нарвского залива и скрылись в той стороне, где находился Таллин.

Илы, отбомбившись, улетели на свой аэродром. Стало тихо и на воде и в небе. Примерно через час появились два «фокке-вульфа». С довольно большой высоты они заметили спасательную лодку. Цвет ее был броский, ярко-оранжевый, он хорошо выделялся на фоне голубого залива. Когда фашистские истребители пошли в атаку, Кузнецов и Стрижак отплыли от лодки в разные стороны.

Вражеские летчики промахнулись. Правда, мишень у них была мелкая и трудная для поражения с воздуха — ведь размеры спасательной лодки невелики. «Фоккеры» не стали разворачиваться для повторной атаки. Когда они исчезли за горизонтом, летчик и стрелок вернулись к лодке.

К вечеру Нарвский залив словно вымер. Еще не кончились белые ночи, и видимость была отличная. Но ни в воде, ни в небе — никаких признаков жизни! Лишь ветер гнал к берегу барашки легких волн. Во всем мире, казалось, остались лишь эти двое потерпевших бедствие людей.

...Старшего лейтенанта Георгия Кузнецова и старшего сержанта Ивана Стрижака уже сбивали однажды.

Это случилось в январе 1944 года во время поддержки десанта, высаженного северо-западнее Керчи. Тогда полк Челнокова еще не был Феодосийским — его летчики штурмовали фашистские танки и грузовики с пехотой, которые враг подтягивал к плацдарму, захваченному советскими войсками. Неожиданно появились «мессеры». Один из них прошил пушечной очередью пикирующий штурмовик Кузнецова и пробил бензобак. Машина загорелась. Летчик отвернул в сторону нашего плацдарма, но вынужденную посадку произвел как раз на нейтральной полосе. К счастью, на местности не

оказалось камней, а бомбы уже были сброшены на врага.

В конце пробега Ил-2 развернуло так, что одна плоскость «смотрела» к немцам, другая — к своим. Мгновенно сориентировавшись, Кузнецов откинул фонарь, разбежался и прямо с крыла перемахнул через три ряда колючей проволоки, ограждавшей траншеи советских десантников. Следом за ним в эту траншею скатился и Стрижак. А их самолет минуты через две взорвался.

Летчика и стрелка десантники переправили ночью через Керченский пролив на противоположный берег. Там Кузнецова, раненного осколками в лицо и ногу, определили в госпиталь. После перевязки Стрижак сказал: «Командир, я тебя здесь одного не оставлю!» Старший сержант устроился на ночлег на свободной койке. А утром они вместе сбежали из госпиталя в свою часть, находившуюся тогда в Анапе.

Добираться им пришлось на попутных машинах. К концу дня авиаторы были почти у цели — им оставалось лишь перейти припорошенное снегом поле. Чтобы успеть засветло, они пошли напрямик. Когда большая часть пути была пройдена, Ивана Стрижака заинтересовал вбитый в землю столбик с фанерной табличкой наверху. От этого столбика стрелок возвращался очень медленно, стараясь попадать ногами в свои же следы. Когда Кузнецов спросил, в чем дело, его товарищ с досадой махнул рукой: «Лучше б не читал!» — поле оказалось заминированным.

Последние двести метров до проезжей дороги для обоих стали пыткой. Хорошо, что Стрижак не оставил свой парашют в горящем самолете! Туго скрученный тюк послужил теперь в качестве трала. Старший сержант швырял его перед собой и вместе с командиром бросался на землю, каждый раз ожидая взрыва. Обошлось!..

В полку Кузнецова и Стрижака встретили, словно пришельцев «с того света». Экипажи, летавшие вместе с ними на поддержку десанта, видели, как их подбитый штурмовик сел на нейтральной полосе и вскоре взорвался. Товарищи по эскадрилье даже выпили «за упокой души» не вернувшихся с задания. А они остались целы и почти невредимы...

Поздно вечером в небе послышался далекий гул моторов. Пара Ла-5 прошла над Нарвским заливом

вдали от берега. Кузнецов и Стрижак подняли спасательную лодку над собой, чтобы сверху заметнее был ее яркий оранжевый цвет. Наши истребители покружили еще немного и улетели. А потом вдруг пронеслись низко над их головами.

Минут через сорок появился корабельный гидросамолет КОР-1. Он приводнился недалеко от спасательной лодки, но она никак не могла приблизиться к нему. Гидросамолет с работающим винтом сильно дрейфовал. Тогда Стрижак, сохранивший больше сил, отпустил лодку и размашисто поплыл. Ему помогли подняться в кабину. А затем из нее бросили веревку Кузнецову. Он накрутил веревку на руку, и его вместе с лодкой подтянули по воде к самому борту.

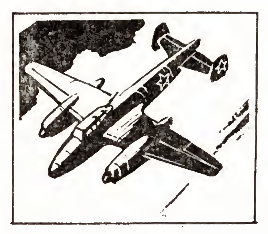
При взлете КОР-1 несколько раз подскочил на волне. От этих подскоков обессилевший летчик, лежавший на днище гидросамолета, потерял сознание. Очнулся он, когда началась такая же тряска при посадке. Спасатели приводнились на озере вблизи штаба ВВС Балтийского флота. Их встретил начальник штаба Александр Михайлович Шугинин, которому подполковник Челноков сообщил по возвращении на базу, что его ведомый приводнился вблизи «заколдованного» ордера.

— Ну как, удалось нам расколдовать ордер? — с улыбкой спросил Шугинин. Кузнецов и Стрижак подтвердили, что на их глазах утонуло несколько фашистских кораблей, а остальные удрали в сторону Таллина.

...Гвардейский Феодосийский авиаполк вместе с другими частями ВВС Балтийского флота успешно выполнил поставленную задачу — уничтожил фашистский противодесантный дозор в Нарвском заливе. 19 августа 1944 года гвардии подполковник Н. В. Челноков, командовавший этим полком, был удостоен второй Золотой Звезды Героя Советского Союза. А через полгода высшую награду нашей страны получил и его ведомый, гвардии старший лейтенант Георгий Кузнецов.

После изгнания гитлеровцев из Эстонии выяснилось, что в портах Кунда и Таллин они держали около двухсот боевых кораблей такого типа, какие составляли ордер. Более восьмидесяти из них было подбито и потоплено балтийской авиацией. Но враг пошел на уловку, стремясь вызвать неуверенность в действиях наших летчиков: как только погибал один корабль, его место в противодесантном дозоре занимал другой, точно такой же.

Дорого обошелся фашистам затянувшийся психологический эксперимент! Не помогли и высшие ордена рейха, которыми награждались вражеские командиры кораблей, если им трижды удавалось выходить на патрулирование. Потери от массированного налета советских штурмовиков были столь велики, что противник отказался от игры в мнимую неуязвимость.



ПИКИРОВЩИК ВАСИЛИЙ РАКОВ

В июле 1944 года воздушная разведка Краснознаменного Балтийского флота доложила о появлении в Финском заливе немецкого крейсера противовоздушной обороны «Ниобе». Балтийские летчики засекли его проход по финским шхерам и прибытие в порт Котка — военно-морскую базу, где укрывались легкие маневренные корабли противника. Ранее этот крейсер, переоборудованный из бывшего голландского броненосца береговой обороны «Гельдерланд», не участвовал в операциях гитлеровских военно-морских сил. Его появление у берегов Финляндии было вызвано наступлением войск Ленинградского фронта и успешными действиями морской пехоты и авиации Балтийского флота в Выборгском заливе.

Двое суток штаб ВВС флота под руководством генерала А. М. Шугинина разрабатывал план операции по уничтожению «Ниобе» непосредственно в порту Котка. Сам корабль был хорошо защищен средствами противовоздушной обороны. Балтийским летчикам предстояло преодолеть и противодействие двенадцати стационарных зенитных батарей в районе финской военно-морской базы. Учитывая силу вражеского заградительного огня, командующий ВВС КБФ генерал М. И. Самохин принял решение привлечь к участию в налете в общей сложности 142 самолета.

16 июля 1944 года по крейсеру «Ниобе» был нанесен массированный комбинированный удар с воздуха. Два эшелона штурмовиков, по шесть Ил-2 в каждом, ведомые старшим лейтенантом Поповым и капитаном

Борисовым, атаковали зенитные батареи в районе Котки и на близлежащих островах Халансаари и Титинэн. Штурмовики подавили четыре батареи. Затем на цель вышли двадцать два пикирующих бомбардировщика в сопровождении восемнадцати истребителей Як-9.

Самолеты Пе-2 вел Герой Советского Союза гвардии подполковник Василий Иванович Раков. Он летел в первой группе из одиннадцати бомбардировщиков. Эта группа, совершив противозенитный маневр, произвела удар по крейсеру. Четыре бомбы, по 250 килограммов каждая, попали в «Ниобе», еще двенадцать взорвались рядом с кораблем. Несколько бомб, сброшенных пикировщиками другой группы, также поразили цель. После этого «Ниобе» полузатонул с большим креном на левый борт. Топмачтовики, ведомые подполковником И. Н. Пономаренко, с шестью 1000-килограммовыми бомбами добили поврежденный корабль. Для его уничтожения балтийским летчикам потребовалось всего восемь минут.

Через несколько дней Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру 12-го гвардейского пикировочного бомбардировочного авиаполка Василию Ивановичу Ракову во второй раз было присвоено звание Героя Советского Союза.

Первую Золотую Звезду он получил во время войны с белофиннами. В декабре 1939 года эскадрилья капитана В. И. Ракова уничтожила самолеты противника на аэродроме Сантахамина. При выполнении этого задания бомбардировщик, который вел командир, был поврежден зенитно-пулеметным огнем. Вышел из строя левый мотор, но все же Василий Раков не свернул с боевого курса. Проявив мужество и хладнокровие, летчик нанес точный бомбовый удар по вражескому аэродрому и только после этого повернул домой со своей эскадрильей.

...Великая Отечественная война застала Василия Ивановича Ракова на курсах Военно-морской академии. После окончания учебы он был направлен на Черноморский флот, где командовал 2-й морской авиабригадой, оборонявшей Севастополь и Керчь. Здесь, на крымской земле, Раков впервые поднялся в небо еще будучи курсантом Качинской военной школы летчиков. Эта знаменитая школа под Севастополем воспитала 250 Героев Советского Союза. 150 ее выпускников стали генералами, семь — маршалами и главными маршалами авиации. Многие из них, как и сам Василий Ива-

нович Раков, сели за штурвал самолета по путевке комсомола.

С апреля 1943 года прославленный морской летчик вновь сражался на Балтике. Здесь он участвовал в потоплении 12 крупных фашистских кораблей, включая крейсер «Ниобе»...

Во время Великой Отечественной войны несколько комсомольско-молодежных частей было сформировано по инициативе ЦК ВЛКСМ. Наименование «комсомольский» получил один из авиаполков, экипажи которого с июля 1942-го по май 1945 года совершили 10 тысяч боевых вылетов.

■

«...Десятки неравных воздушных боев провели летчики-истребители Балтики за морозную зиму 1941/42 года. Здесь, над суровой Ладогой, лишился ног Леонид Георгиевич Белоусов. Но все же он нашел в себе силы через два года лечения и упорных тренировок вернуться в ряды гвардейцев, и, продолжая воевать на самолете Ла-5, стать Героем Советского Союза».

В. Ф. Голубев, Герой Советского Союза, генерал-майор в отставке.

ВОЗВРАЩЕНИЕ К НЕБУ

По воспоминаниям Героя Советского Союза Л. Г. Белоусова.

Я лежал на койке и смотрел в потолок. После наркоза в голове звонили колокола, все качалось и опрокидывалось, словно я сваливался в штопор, но все это не имело значения: случилось кое-что похуже штопора.

От многих людей знал, что долго еще после ампутации человек чувствует каждый палец своих несуществующих рук или ног. Говорят, просто мука, как болит то, чего у тебя нет. От этого с ума сойти можно.

Вот я лежал и думал.

Думал о том, что стоит опустить глаза — и увижу гладкое одеяло там, где раньше были мои ноги. Про се-

бя решил: «Если ниже колен — буду летать! Если выше — нет!» Профессор обещал ниже, но за свои тридцать три года я успел узнать врачей. Последняя операция была тридцать восьмой по счету.

Тут я услышал голоса. Говорили соседи по палате. Они, наверно, думали, что я сплю после наркоза.

— Не пойму летчика, — сказал один.

— Да-а, сначала обгорел, как головешка. Теперь вот ноги отрезали. Что у него за жизнь?

— Я бы на его месте не стал тянуть. Не смог бы!

— Ну не скажи: жить-то все равно охота.

Они заспорили, стали рассказывать случаи...

Все замерло во мне. Я не обиделся, просто стало ясно: нет больше ног. Все! Нет, смерти я не боюсь. Смерть — мгновенная вспышка, а потом ни боли, ни страха. Я знаю, что это такое. Я уже побывал там, когда горел в самолете.

Знаю, что незнакомый человек вздрагивает, увидев меня. Если лицо обгорает до костей, пластические операции — слабое утешение. Теперь нет ног. Можно понять этих ребят. Страшно подумать: ведь каждый из них мог оказаться на моем месте; но они не учитывают, а может, и не знают, что есть нечто большее, чем ощущения, которые дают хорошее здоровье, нормальное лицо, сильные руки и ноги.

Когда попадаешь в мое положение, мелочи жизни слетают как шелуха. Душу словно выскребли ножом, осталось только то, что имело смысл.

Жажда полета.

Так вот я лежал, смотрел в потолок и все равно не мог взглянуть туда, где одеяло лежало гладко. В голове гудело, звенело, срывалось в штопор... Наконец я уснул.

И приснилось: идем с ребятами на стрельбище. Все пацаны с Голопузовки (1-й Французский переулок в Одессе) ходили на стрельбище за винтовочными гильзами. Ходить на стрельбище — это не на рыбалку. Там натянута колючая проволока, на вышках часовые. Вдоль проволоки колья с надписями на фанере: «Стоп! Стреляю!»

Мы идем пыльной дорогой. Пыль теплая, сухая, как зола, так и сыплется между пальцами, щекочет босые пятки. По краям дороги полынь. Она тоже серая и бархатная от пыли. Солнце печет так, что лупится кожа на плечах.

Пацаны разговаривают об одной штуке, которую ви-

дели в прошлый раз. Там, где кончается стрельбище и начинаются бесконечные заводские склады, поднялся и полетел по воздуху огромный аппарат, похожий на большую этажерку, только на колесах, и будто видно было, что в середине этажерки, свесив ноги, сидел человек.

На стрельбище мы пролезли по сточной трубе под железнодорожной насыпью. Труба длинная, тесная, когда ползешь, кажется, никогда ей не будет конца. Только я высунул голову наружу, как что-то громко чихнуло, затарахтело и я собственными глазами увидел «летающую этажерку». Под ней клубилась пыль, во все стороны разбегались люди. Этажерка тряслась, потом сдвинулась с места и все быстрее, быстрее побежала, подпрыгивая и качаясь. И вдруг — будто дернули за невидимую ниточку — аппарат поднялся в воздух. Треск мотора сразу стал далеким, а я услышал, как колотится сердце: неуклюжее, вовсе не небесное сооружение летело по воздуху! Аппарат поднимался все выше. Он уменьшался, таял на глазах...

Наверное, хорошо, что человек не может знать будущего, иначе не каждый решился бы пройти до конца.

В госпитале, едва начав двигаться, послал письмо товарищу своему, Петру Львовичу Ройтбергу, начальнику штаба 1-й гвардейской авиационной дивизии, в составе которой воевал мой 4-й истребительный полк. Скрывать ничего не стал. Написал, что правую ампутировали выше колена, левую ниже, что трудно, никак не могу научиться ходить. А в конце большими буквами: «Но ты, Петя, учти, я снова летать буду, тебе придется помочь».

Петя только в первом письме пытался отговорить, потом писал мне вместо «здравствуй»: «Привет, фанатик!»

Второй раз в жизни учился ходить. Знал, надо сделать хотя бы два шага. Знал и не мог. Пока на костылях, пока за стену держусь, вроде ничего. Костыли бросил — все! Хочу шаг сделать — протезы к земле приросли. Оторву — нога, как нарочно, куда-то в сторону.

И все же днем легче было: днем я ходить учился, на остальное не хватало. А вот ночью... Лежишь с открытыми глазами. Что боль против сомнений — ерунда! И встает перед тобой твоя беда во весь рост, и вся эта борьба кажется бессмысленным барахтаньем. И скажешь себе: «Будь ты, Леня, хоть трижды фанатиком,

а против природы не попрешь. Месяцы идут, а ты одного самостоятельного шага не сделал, до самолета тебе таким манером за всю жизнь не дойти».

Вспоминал нашего полкового врача, седенького старичка. Как он распекал меня, как обещал пожаловаться начальству. А я пугал его: «Только попробуй! Со света сживу!» Вот и сживаю теперь себя самого.

А ведь прав был старик. Тысячу раз прав!

Полк стоял на аэродроме Выстав возле Кобоны на Ладоге. Ледовитый океан где-нибудь возле полюса не покажется, наверно, мрачнее. Удивительно было видеть сверху сотни машин на этих снежных полях, между торосами, между черными кляксами бомбовых воронок и разводьев. Это «Дорога жизни». Стоит закрыть глаза, и я вижу каждый из ее 30 километров.

Нашей задачей было прикрыть дорогу с воздуха.

Прикрыть!

Фашистскому бомбардировщику достаточно двух минут, чтоб долететь со своего аэродрома до ледовой дороги. О предварительном оповещении не может быть речи. Значит, мы должны «висеть» над трассой постоянно. Для такой работы нужно в пять раз больше машин, чем было в моем 4-м гвардейском истребительном полку. И мы делали до 10 вылетов при норме 1—2 в сутки. Мы были привязаны к дороге, ходили вдоль нее, словно собака на цепи. «Мессеры» выскакивали из облаков и расстреливали нас как мишени — мы могли только огрызаться. Летчики изматывались так, что намертво засыпали в те несколько минут, пока перезаряжали пушки и пулеметы, заливали бензин.

До чего настырная вещь память! Все прошло, ничего не исправишь, а она свое: «Если бы ты не сделал этого, ничего бы не случилось!» Конечно, надо было послушаться старика доктора, и дело не дошло бы до гангрены...

Первая зима войны. Лютая стужа. В штабной землянке сыро, торфяная желтая вода стоит на полу. Я все время бегал на мороз давать задания летчикам, и мокрые унты покрывались льдом, потом летел сам; когда через час вылезал из машины, унты мои стучали как деревяшки. Приходилось отогревать их над «буржуйкой», иначе не снимешь. Потом отогревал ноги. Однажды доктор застал меня за этим занятием. Помню, я даже поразился тому ужасу, который читался на его лице. Тогда я услышал слово «гангрена». Услышал, но

не придал значения, хотя боли в ногах уже мучили меня. Может, даже тогда не было поздно? Но мы теряли людей. Падали на лед товарищи, «стариков» становилось все меньше, на их место приходили мальчишки, похожие на подрастающих петушков. И их надо было учить летать.

Это не просто. Для тренировок приходилось организовывать прикрытие, не то «мессеры» свалили бы пополнение прямо над аэродромом. Потом мы выпускали их в первый боевой вылет — одного молодого и двух «стариков». Только когда число вылетов переваливало за 10, наши петушки превращались в летчиков. Опека над ними снималась. Дальше они сами набирали высоту...

Не помню, когда пришел в наш полк парнишка-комсомолец Сеня Гаргуль. Что он вовсе не Сеня, а Степан Егорович Гаргуль, мы узнали только после его гибели. Как-то сразу Сеня да Сеня; а он, видать, поправить стеснялся, так и остался Сеней. Всерьез его не принимали. Шейка тоненькая, голова не по плечам велика. Летал он спокойно, неброско, но надежно. Претензий к нему не было, вот и не замечали. Его бы давно в ведущие переводить, а он все в ведомых. Есть такие люди: работают лучше многих, а незаметны. Да что объяснять! В суматохе этой проглядели отличного парня, замечательного летчика.

В тот день неподалеку от Шлиссельбургской крепости сцепились мы с «мессерами». Завертелась карусель. Потом поняли мы их хитрость: связали нас боем, а тем временем шестерка Ю-88 вышла на «Дорогу». Как Сеня эти «юнкерсы» увидел — бог ведает. Потом ребята говорили, он пытался нас отвлечь, может, и по рации вызывал, да рации не у всех были, и, главное, в такой кутерьме никто его не понял. И он ушел от нас. «Мессеры» его тоже проглядели.

Сеня с ходу атаковал ведущего. Они опомниться не успели, как тот ушел под лед. Тогда «юнкерсы» собрались в кулак и стали поливать его из всех пушек и пулеметов. В таких случаях одному истребителю к ним не подступиться. Но Сеня снова пошел в атаку и против всякой логики поджег еще одного. Тут они не выдержали, побросали куда попало свои бомбы и пошли назад. И все же машину Сени подбили, а сам он был ранен. До береговой черты не дотянул, сел среди торосов. Как только место нашел? А мы все крутились над

крепостью и даже не знали, что другие «мессеры» пикировали и добивали его на льду.

Часа два прошло, пока наши добрались туда. Левая плоскость истребителя задралась вверх. Под ней он лежал. В снегу нашли блокнот. На каждой страничке — по две буквы кровью: «Ленинградцы. Я умираю. Прощайте. Победа будет за нами»...

Много думал я потом о Сене и никак не мог избавиться от чувства вины. Не мог простить себе, что при жизни не рассмотрел этого парня.

А вот Сеня уже после смерти мне помог.

...Нет у человека худшего врага, чем собственная слабость. Особенно если ты один и кажется, что никто не понимает тебя. И тут снова увидел я на снегу окоченевшее мальчишеское тело и блокнот, который Сеня оставил тем, кто будет жить после него, — и такая злость меня взяла.

Мертвый не может отомстить за себя. Но ведь я еще жив!

Я увидел горящую землю, как видел с бреющего полета. Увидел танковые колонны, развороченный бомбами санитарный поезд, в котором работала медсестрой моя жена. Увидел, как тонет атакованный «юнкерсами» пароход, на котором среди сотен стариков, женщин, детей была и моя дочь. Встали перед глазами лица товарищей, тела которых лежат на дне Финского залива и Ладоги.

Все это были неоплаченные долги!

Утром я прошел от кровати до двери. Целых шесть шагов. Не один, не два — сразу шесть. Мне надо было спешить — я должен дойти до самолета. Кончался 1943 год.

К началу зимы я стоял на ногах. Тогда на одном из обходов спросил профессора, смогу ли летать. Тот посмотрел на меня как на помешанного. Правда, взял себя в руки и ответил неопределенно: мол, это зависит от многих причин. «Ну нет, — подумал я, — не верю в те причины, что зависят не от меня». И, надев парадную форму и все ордена, пошел по учреждениям.

Принимали везде хорошо. Со всем соглашались, и скоро даже стало казаться, что не пройдет месяца, как я прибуду в свой полк. Но время шло, а дело не двигалось с места. Всюду мне предлагали отдохнуть, а вот потом... «Потом» никак не наступало. Радость моя стала таять. Я не мог понять причину этого ласкового,

непреодолимого сопротивления. Вернулся в госпиталь, стал жаловаться товарищу. Тот вынул зеркальце:

— Взгляни на себя!

— Знаю. Не красавец.

— Тогда прибавь к обожженному лицу еще два протеза — один выше колена, другой ниже — и представь, что такой человек пришел к тебе и воевать просится.

Тут только начал я понимать.

— А на фронт, если знать хочешь, у тебя одна дорога. Поезжай, только ни у кого не спрашивай.

Офицеров, прошедших курс лечения, после медицинской комиссии направляли в свои части. Однажды из моей палаты выписалось сразу несколько человек. Пошел я их провожать, забрался в вагон, а там они подняли меня на третью полку, загородили чемоданами и вещмешками...

Разные были в моей жизни дороги. Не все одинаково запомнились. Впервые я сел в поезд довольно поздно, когда был курсантом пехотного училища. Ехал в Москву, где в Серебряном Бору проводились армейские стрельбы. Я удачно отстрелялся и занял второе место. Сам Якир вручил мне револьвер от имени РВС.

Потом я снова уезжал — в авиационное училище, но и это была просто дорога. Память о ней стерта последующими событиями — полетами на старых, больных, но все же настоящих самолетах.

Вообще-то пришлось немало поездить, но настоящая дорога в моей жизни была только одна. Та, которую я проехал на третьей полке, загороженный чемоданами и вещмешками. Было темно, душно, пахло углем от паровоза. Днем я слышал разговоры ребят, стук костяшек домино. Каждый развлекался как мог. Единственным моим развлечением были воспоминания.

Долгими часами я лежал, перебирая в памяти свою жизнь. Постепенно воспоминания, сны, действительность слились в общий поток, и я едва мог различать, что случилось много лет назад, что — недавно. События нагромождались друг на друга, путались в невообразимую мешанину, но постепенно я стал чувствовать присутствие какой-то очень важной мысли.

Поезд шел сквозь заметенную снегами Сибирь. Длинно гудел. Тормозил. Скрипя и звеня, останавливался и подолгу стоял, ожидая, когда его пустят дальше. Мне казалось, что мысль вот-вот блеснет и вся моя жизнь, прошлая и настоящая, сразу обретет ясность и

смысл. Я ждал, но наплывали новые воспоминания.

...Патрулирование границы. Зима 1938 года. Десятибалльная облачность. На 5000 метров та же беспросветная муть. Иду вдоль границы с потерей высоты. Свалившись до 100 метров, прекращаю снижение. Земли не видно. Снова набираю высоту и иду к аэродрому. Когда по часам должна была открыться полоса, сбрасываю обороты. Надеюсь увидеть землю хотя бы в 30 метрах.

Я увидел ее гораздо ближе.

Трудно стать летчиком. Особенно классным пилотом, способным вести звено или целую эскадрилью. Чтобы перестать быть летчиком, достаточно секунды.

Мгновенный черно-белый снимок: взлетно-посадочная полоса в 100 метрах справа; зачехленные самолеты, ангары; бесконечная пепельно-бледная снежная равнина.

Дал полный газ, до отказа взял ручку на себя, хотя знаю, что поздно.

Удар едва ощутил. На мгновение поверил, что удалось вырвать машину, коснувшись земли. И тут увидел пламя.

Потом снова удар, теперь настолько сильный, что я потерял сознание.

Очнулся от боли. Огонь был перед глазами. Рванулся — что-то намертво зажало в кресле. Ремни! Отстегнул. Вывалился на снег. Стал кататься. Но пламя сбить не мог. Наконец понял: горит парашют. Если сумка порвется, освободятся 30 квадратных метров тончайшего шелка. Такого костра хватит на несколько человек.

Хочу отстегнуть лямки, но руки скользят по замкам. Вижу, как с пальцев клочьями лезет сожженная кожа.

Снова пришел в себя через девятнадцать суток. И сразу подумал: «Значит, все-таки снял парашют».

...Опять гудит. Заскрипели тормоза. Стук колес реже и реже.

Да, тогда я шел по самому краю жизни.

Против жизни была боль. Против жизни было не менее мучительное, чем боль, сознание уродства.

Но, кроме этого, в жизни было самое прекрасное, что можно придумать, — полет.

Свет. Но это не станция: поезд все так же мчится. Ровный бледно-серый свет. Наверное, луна. Большая луна над сибирской снежной равниной. Этот свет мне знаком. Белые ночи. Балтика.

Белая ночь — первая ночь войны...

Колеса стучат на стыках. Какая-то станция или завод? По потолку желтые сполохи, словно отблески пожара.

Земля охвачена пламенем. Огонь везде, где прошли их танки и автоматчики. Огонь и смерть. «Неужели это люди?! — думал я и отвечал: — Да, люди». Я видел, как, прыгая из подожженных самолетов, они раскрывали парашюты. Они не хотели умирать, не хотели гореть в самолетах. Они боялись смерти.

Вижу, как на аэродроме под Ленинградом садится изуродованный зенитками самолет Алексея Лазукина. Качаясь, с огромным «промазом» валится он на землю. Перед самой полосой инстинкт летчика сработал, Алексей успел выбрать машину, и она, сделав несколько нелепых прыжков, устояла на колесах.

Алеша умер тут же, на аэродроме. Он был растерзан взорвавшимся в кабине зенитным снарядом. Но когда его вытаскивали с залитого кровью сиденья, успел сказать своему другу Толе Кузнецову, который за день до этого остался без самолета:

— Вот, Толя, машину я тебе притащил.

Так вот, значит, о чем думал он, когда тянул к аэродрому свой истребитель.

Фашисты умеют воевать, этого не отнимешь. Но сильны они, пока не испытали страха, пока не успели испугаться смерти...

Какой-то глухой разъезд. Ни одного огня вокруг. Все спят в вагоне. Где мы сейчас? Представляю себе карту. Ломаная линия — наш путь из Алма-Аты. Пытаюсь высчитать среднюю скорость движения. Ничего не выходит: забыл, сколько суток мы едем.

Не впервой мне убегать из госпиталя. Тогда я тоже сбежал.

Тридцать пластических операций — и все без наркоза. От такого свихнуться недолго. Под конец я не мог переносить запаха операционной, сам просил привязывать меня. А потом сбежал. Чтоб не пугать ребят, замотал лицо и голову полотенцем. Летал в маске из нескольких слоев марли, пропитанной гусиным жиром: новая кожа лица не выдерживала даже легкого мороза.

Конечно, теперь труднее. Для тех, кто хочет летать, руки и ноги в тысячу раз важнее лица. Была бы цела голова. И я летал без конца. Водил звено, эскадрилью, летал один. Изголодался по самолету. Когда поднимал-

ся в воздух, истребитель становился моим лицом и телом.

А теперь никто не скажет, дадут мне хотя бы сесть в самолет. Не исключено, что сразу отправят в какой-нибудь санаторий для глубоких инвалидов. А я научился делать все, что нужно для полета. Я уверен, что смогу летать! Неужели это ничего не значит и никого не убедит?

Ни-ко-го, ни-ко-го... — выстукивают колеса.

Снова тормозим. По всему вагону суета, и с моего укрытия начинают стаскивать чемоданы. Москва!

С вокзала послал телеграмму в полк, чтоб встречали Белоусова, и в тот же день отправился в Ленинград. Теперь я воробей стреляный, чужим в руки не дамся. Не для того я трясся на третьей полке, чтобы вернуться из Москвы почетным арестантом.

Приезжаю. Встречают чин по чину. Обнялись. Начали расспрашивать, что да как.

Выложил все как было. Как не пускали, как сбежал, как на третьей полке ехал — мое положение заячье.

Задумались. Чувствую, не верится ребятам, что из моей затеи путное выйдет. Договорились: пока никому ни слова — и разошлись. Со мной остались Петя Ройтберг и Голубев — он после меня нашим 4-м гвардейским истребительным полком командовал.

На другой день отправились оба к Михаилу Ивановичу Самохину — командующему ВВС Балтийского флота. Не один год летали и служили вместе, это ведь кое-что значит.

Вернулись в гостиницу. Сели, молчат.

— Отказал? — спрашиваю. — Врете! Не мог Миша отказать!

Петя посмотрел на меня, и я сразу понял: точно, отказал.

— Уходите, — говорю, — видеть никого не могу.

Лег на кровать, повернулся лицом к стене. Ни мыслей, ни боли, ни тоски. Пустота. Лучше бы сгорел тогда в самолете.

Сколько пролежал? Может, час, может, сутки. Сильно устал я за последнее время. Наверное, со мной случилось то, что бывает с бегунами на длинные дистанции, — бежит человек, стремится обогнать всех, и тут наступает «мертвая точка». Слабость, горечь во рту, в груди огонь. И подбирается мысль: «А зачем эта мука? Ради чего? Да стоит ли победа хотя бы одной ми-

нуты покоя? Сойди с дистанции, ляг на землю — вот тебе счастье!» Сойдешь. А когда опомнишься, будет поздно.

Хлопнула дверь. «А вот и я!» — кричит Петя. Голубев подошел к нему, они зашептались, потом Петя громко сказал: «Нет, скажу сейчас».

— Леня, — толкает меня в бок, — разрешил!

— Кто разрешил?

— Жаворонков разрешил!

Оказывается, пока Голубев оставался со мной, Петя пробился к самому Жаворонкову, командующему всей авиацией ВМФ.

Командующий разрешил... Я с ним никогда не встречался. Но этот человек вернул мне жизнь.

...Тренировочный полк — особое подразделение. В нем летчики проходят подготовку перед направлением в боевую часть. Здесь и новички, только что выпущенные из училища, и асы, прошедшие огни и воды и попавшие на переподготовку после ранения и госпиталя. Полк разделен на эскадрильи — истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков. В каждой свои инструкторы. Будь ты хоть сержант, хоть полковник, в тренировочном полку твой начальник — инструктор.

Я, можно сказать, на пороге. Один шаг — и в кабине самолета. И тут выяснилось, что единственного этого шага мне сделать не дадут. Инструкторы отказались летать со мной. Отсылали меня один к другому, так дошел я до командира эскадрильи Швырева. Припер его к стенке.

— Капитан, не крути, — говорю, — почему не даешь летать?

— Пойми, майор, война идет. Знаешь ведь, как наш брат? Сегодня жив, а завтра и могилы не найти. Но одно дело в бою погибнуть, другое — здесь, в тылу. Ты небось сам молодняк учил. Знаешь, как с ними: чуть зазевался — он и себя и тебя угробит. Это здоровый человек. Со здоровыми руками и ногами. А ты за свои ноги отвечать не можешь. Один раз на взлете или посадке они тебя подведут. Ну, что? Скажешь, не может быть?!

Как ответить капитану? Он мне заранее отказался верить. Да и не мог я утверждать, что ошибки не будет. Нет пилота, к которому невозможно придраться...

Был конец марта. Весна 1944 года удалась ранней, солнечной. Синички, воробьи будили нас по утрам.

Снег на буграх обтаял, и в середине дня, в разгар тепла, от островков земли поднимался пар.

Сел я на теплый пригорок, на жухлую прошлогоднюю травку возле взлетной полосы и задумался. Вдруг вижу, заходит на посадку и приземляется По-2. Подрулил. Из кабины выпрыгнул молодой генерал и быстрым шагом направился в штаб полка.

Тут я понял, что молодой генерал не кто иной, как Коля Никитин — мой бывший комэск и хороший товарищ.

— Коля, — сказал я не очень громко, когда генерал проходил мимо. Он остановился, глянул на меня и вдруг улыбнулся так, что я сразу позабыл все неприятности.

— Как я рад тебя видеть, Леня! Слава богу, ты живой. А то совсем уж никого из «стариков» не встречаю.

— Ты-то хорош старик, — говорю, — сорока нет, а уже генерал!

Смеется:

— Не попади в госпиталь, и ты был бы генералом.

Вот так разговариваем, а мне свое покоя не дает.

— Ты знаешь, Коля, что у меня ног нет?

— Знаю. Самохин говорил.

Тогда я тихонько, чтоб не испугать, спрашиваю:

— Это твой самолет?

— Мой.

— Ты можешь, скажем, сесть сейчас, сделать кружок, а потом вернуться?

— Конечно.

— И никто из этих, — показываю на штаб полка, — тебе не указ?

— Конечно, нет. Они мне не начальство.

— Понимаешь, Коля, не хотят здесь со мной летать... — И всю эту историю ему рассказываю.

— Обожди, пойду переговорю! — Никитин решительно поднялся.

— Да нет, Коля, я не о том. «Ну, — думаю, — пан или пропал!» Полетишь со мной?

— Когда?

— Сейчас. — А сам в глаза ему смотрю. Человек может не подать вида, но глаза все скажут. Думаю: если только у него в глазах появится это... я просто скажу: «Извини, пошутил».

Коля повернулся и пошел к самолету. Влезли. Пристегнулись. Вырулили на старт.

— Разрешите взлет, товарищ инструктор?

— Разрешаю, — говорит Коля и кладет руки на стойки. Я понимаю — это для меня: «Спокойно, Леня, я тебе доверяю. Видишь, за штурвал не цепляюсь и ноги с педалей снял».

Даю полные обороты мотору. Начинаю разбег. Ручку вперед, поднимаю хвост, набираю скорость и ручку чуть на себя, помогаю машине оторваться. Не спешу. Выдерживаю над землей, чтобы набрать скорость. При 100 километрах в час перехожу в набор высоты. Все точно по инструкции. Пунктуально. Это как продолжение разговора со Швыревым и командиром полка. Они: «Все равно ошибешься». Я им: «Не дождетесь!»

Набрал 150 метров. Увеличил скорость. Отжимаю ручку, вхожу в первый поворот. Набираю 300 метров. Снова увеличиваю скорость. Второй поворот. Перехожу в горизонтальный полет. Снова прибавляю скорость. Третий поворот. Убираю газ, самолет планирует. Четвертый поворот — и выхожу на посадочную глиссаду. На высоте около 15 метров начинаю выбирать машину из угла планирования. Выдерживаю над полосой и сажаю на три точки. Держу строго по ориентиру, чтоб не рыскала вправо-влево. В конце пробега разворачиваюсь, останавливаю машину, но мотор не глушу.

— Разрешите взлет? — не очень-то надеюсь. Думаю: скажет, что времени у него нет. Неважно. Не обижусь. Самое главное сделано! Теперь я ничего не боюсь. Я был в воздухе. Я сделал все хорошо.

— Разрешаю, — говорит Коля и, вижу, улыбается.

После второй «коробочки» — так называется это упражнение — опять выруливаю на старт. Вдруг слышу: дзинь — ремни отстегнул. Теперь уж он прав: действительно, сколько можно?

Спрашиваю:

— Разрешите выслушать замечания?

— Нормально, Леня. Никаких замечаний.

— А что теперь делать?

— Лети.

— Как «лети»?! — Тут я, правда, растерялся.

— Сам лети!

Прекраснее этих слов я ничего в жизни не слышал.

В тот раз я сделал 13 «коробочек» подряд! Душу отвел. Из кабины меня вытаскивали на руках...

Наверное, это были самые счастливые дни моей

жизни. Все удавалось мне. Через неделю поднялся на Яке-спарке, потом на Ла-5у и наконец на Ла-5. Этими скоростными машинами был теперь вооружен мой 4-й гвардейский истребительный полк. В начале апреля я сдал высший пилотаж. Осталась стрельба по конусу. Но как следует пострелять не дали. С первого захода я разнес конус, который тащил бомбардировщик. Вернулся, спрашиваю:

— Разрешите продолжать стрельбу?

— Нет, — говорят, — хватит. Ты с такой стрельбой оставишь нас без инвентаря.

В последних числах апреля 1944 года из полка пригнали мой Ла-5.

Улетал я рано утром.

Когда уже был в воздухе, до меня наконец дошло, что это я, Леонид Белоусов, лечу на новом замечательном истребителе, лечу в полк, с которым прошел всю войну. Я летчик. Я силен и свободен...

Земля была темна. Солнце, светившее прямо в глаза, почти касалось ее. Мелкие белые облака плыли над землей, как весенние льдины. А небо было огромное, какое бывает только на большой высоте.

Вдруг кольнуло сердце.

Под самолетом лежала Ладога.

Будто над телом погибшего товарища стоял я. В одно мгновение пронеслось перед глазами все, что довелось пережить. Все страшные, веселые, святые мгновения нашей общей жизни. И вот этот друг лежит передо мной. Он отвоевал свое. Блокада снята. «Дорога жизни» стала историей.

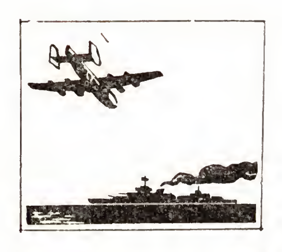
Я двинул ручку вперед и на бреющем пошел над темным, пористым, залитым зеленой водой льдом.

Отдал прошлому последний салют: поднял машину и крутанул бочку. Это было единственное, что я мог сделать, чтоб хоть как-то отблагодарить «Дорогу» — за то, что она дала мне силы вернуться сюда, вернуться в строй. Ведь это она издалека звала меня. Она напоминала о невыплаченных долгах. Суровая, холодная, живая, она никогда не умирала в душе...

На завершающем этапе войны, с 1 января по 9 мая 1945 года, в портах и базах Либава, Мемель, Пиллау, Данциг, Гдыня-Хела, Засниц-Штральзунд морские летчики Балтики уничтожили 68 боевых кораблей врага,

95 транспортов общим водоизмещением 417 500 тонн, 3 танкера общим водоизмещением 6200 тонн и 63 вспомогательных судна.

Заключительные удары авиация флота нанесла по военно-морской базе Свинемюнде, где был потоплен линкор «Шлезиен».



КОНЕЦ ЛИНКОРА «ШЛЕЗИЕН»

Лидер начал разворот в сторону берега. До цели оставалось не больше пяти минут полета. Восьмерка «бостонов»* повторила маневр. Они летели на высоте двухсот метров, под ними, скрытая туманной дымкой, лежала Померанская бухта.

Группа разделилась на две четверки, которые начали постепенно расходиться в стороны. Атака должна была вестись с двух противоположных направлений на высоте тридцати метров.

Здесь, над морем, дымка не казалась такой уж густой, но, когда лидер со снижением вошел в нее, самолет сразу стал бледен, почти прозрачен, точно плотность потерял, а через несколько секунд и вовсе растаял, растворился, как сахар в горячей воде.

Это серьезно осложнило задачу. Атаковать придется почти вслепую...

* * *

Командующий ВВС ВМФ маршал авиации Семен Федорович Жаворонков сидел в штабе авиаполка и ждал. Очень затянулся этот день, 4 мая 1945 года. Еще утром он получил вызов наркома Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецова, самолет стоял наготове, но улететь маршал не мог. Торпедоносцы ВВС Краснознаменного Балтийского флота атаковали в Померанской бухте крупнейшие корабли — линкор «Шлезиен» и вспомогательный крейсер «Орион».

Немецкая группировка в Свинемюнде пыталась вы-

* Так наши летчики называли торпедоносец американского производства.

рваться из окружения при поддержке тяжелых орудий эскадры. Шел бой, один из самых последних здесь, на Балтике. На самом краю войны, в двух шагах от Победы гибли люди.

Уничтожение эскадры лишало окруженную группировку последней надежды на спасение. Безусловно, последней, иначе фашистское командование не рискнуло бы ввести эскадру в мелководную Померанскую бухту.

Жаворонков ждал результатов атаки, без этого он не хотел, да и не мог улететь в Москву. На столе перед ним лежали снимки, сделанные во время первых атак. На них был в разных ракурсах «Шлезиен». Силуэт линкора нечеткий, как бы размытый — над морем висела довольно плотная дымка. Она мешала прицельному бомбометанию и торпедированию. Но даже на таком нечетком снимке было видно, что перед трубами корабля громоздилась бесформенная куча металла — все, что осталось от фок-мачты линкора после прямого попадания авиабомбы. Повреждение это, довольно серьезное, все же не вывело линкор из боя, и он продолжал опустошать бездонные артиллерийские погреба, посылая из орудий главного калибра трехсоткилограммовые снаряды. Ударные группировки немцев, рвущихся из Свинемюнде, продолжали атаковать, пытаясь разжать кольцо наших войск.

Командующий авиацией ВМФ ждал уже больше десяти часов.

Две комбинированные атаки штурмовиков, пикировщиков, топмачтовиков и торпедоносцев не дали ожидаемого результата. Несколько боевых единиц эскадры было пущено ко дну, но все это второстепенные корабли — сторожевики, транспорты. «Шлезиен» продолжал вести огонь...

Может, именно сейчас торпедоносцы выходят на боевой курс?

— Кто там из «стариков»? — спросил маршал.

— Борисов, Фоменко... — начал перечислять командир дивизии полковник Курочкин.

Жаворонков кивнул. Героя Советского Союза Михаила Борисова он знал хорошо. Никто здесь, в штабе, не подозревал, что маршал познакомился с Михаилом Борисовым задолго до того, как летчик прибыл на Балтику. Тогда Борисов не был еще Героем, да и летчиком его можно было назвать условно.

* * *

Штурман Иван Рачков предупредил, что до цели около четырех километров. «Бостон» пролетает такое расстояние за сорок пять секунд. Невидимые друг другу и пока что не замеченные зенитчиками эскадры, торпедоносцы и бомбардировщики, набирая со снижением скорость, начали стремительно стягиваться к цели.

Справа и слева, обгоняя Борисова, уходили в атаку топмачтовики. Впереди километра на полтора были штурмовики, они уже вступили в бой. До цели оставалось двадцать пять секунд, но за эти стремительно уносящиеся мгновения Борисову нужно было сделать невероятно много. Прежде всего увидеть линкор, затем довернуть на него, загнать в полукружья прицела и, если он движется, рассчитать упреждение. И только после этого сбросить торпеду. Но не позже чем за десять секунд до цели: чтобы взрыватели пришли в боевое положение, торпеда должна пройти в воде около 400 метров. Торпеда у него одна, так что и попытка единственная.

Он был сейчас предельно собран. Он обратился в одну напряженную мысль, превращавшую весь экипаж и даже неодушевленный самолет в единое, сосредоточенное, живое существо. Увидеть, успеть прицелиться и сбросить...

* * *

Та давняя встреча случилась весной сорок третьего. Генерал-полковник Жаворонков прилетел в училище имени Леваневского на очередной выпуск летчиков. Все шло привычным, заведенным порядком до того момента, пока командующий ВВС ВМФ не закончил короткую приветственную речь.

Из строя совершенно неожиданно вышел курсант и глухим от волнения, совсем мальчишеским голосом отрапортовал:

— Младший лейтенант Борисов. Разрешите обратиться, товарищ генерал-полковник?

Хотя это не противоречило уставу, командующий растерялся на мгновение. Ну кто станет излагать свои нужды перед строем? И какой такой вопрос не может решить выпускник в стенах училища без помощи командующего?

— Почему меня не отправляют на фронт? — отчет-

ливо произнес, почти выкрикнул младший лейтенант. И замер, ожидая, как видно, немедленного ответа.

Жаворонков окинул быстрым взглядом высокую фигуру, побледневшее лицо с пятнами румянца на скулах. Рот упрямо сжат, смотрит смело, не отводя карих пристальных глаз. Отчаянный!

— В чем дело? — обернулся командующий к начальнику училища.

— Младший лейтенант Борисов — хороший летчик, — чуть помедлив, ответил тот. Как видно, и для него поступок вчерашнего курсанта оказался полной неожиданностью. — Решили оставить инструктором.

Командующий еще раз взглянул на вытянувшегося перед ним юного офицера. «Ему и двадцати нет наверняка, — подумал генерал с внезапной острой жалостью. — Они, длинные такие и худые, всегда старше выглядят».

Молчание генерала Борисов понял как плохой знак. Тем более что Жаворонков досадливо поморщился и сказал голосом, показавшимся Михаилу Борисову недовольным:

— В вашем вопросе разберемся. Становитесь в строй.

* * *

— Миша, прямо по курсу корабль, — крикнул Рачков.

«Неужели он?! — подумал Борисов и сразу понял: — Нет! Это транспорт».

Крупный транспорт был прямо под ними. Борисов уже снизил скорость до нужной для торпедометания. Корыто это, как нарочно, стояло точно перпендикулярно его курсу, и, сбрось сейчас Борисов торпеду, транспорт водоизмещением тысяч на восемь через минуту пошел бы на дно. Но не транспорт нужен Борисову. Он мелькнул под крылом так близко, что видно было суетящуюся у зениток и «эрликонов» прислугу.

Эфир наполнился яростными криками и командами. К штурмовикам присоединились теперь голоса топмачтовиков. Это все существовало в стороне, словно бы в другом мире. Борисов весь был собран на единственной мысли — увидеть. Ведь могло же так получиться, что он обнаружит линкор поздно или настолько в стороне, что даже не успеет довернуть. Вполне могло...

— Попал! Попал! — зазвенело в несколько голосов в наушниках.

— На «Орионе» пожар! — подхватили другие.

— Тонет. Вижу, тонет!

Кто-то удачно атаковал и потопил вспомогательный крейсер «Орион». Вторая по значению единица фашистской эскадры.

Впереди обозначилось и стало быстро расти темное пятно. Судя по размерам и обводам, это линкор. Да, это «Шлезиен». Он надвигался, закрывая мир. И все отступило теперь очень далеко. Все, что было раньше и что будет потом, не имело теперь значения. Борисов мягко стронул правую ногу, педаль невесомо подалась, и самолет, словно живое тело, развернулся, нацеливаясь на темную громаду линкора.

После чьей-то атаки шумели в эфире топмачтовики. Старший лейтенант Фоменко сбросил торпеду, и сразу голоса:

— Не пошла торпеда. Не пошла!

— Зарылась в грунт!

Оказывается, линкор стоит на максимально возможном для его осадки мелководье. Это была исключительно важная информация. Руки Борисова двинули вперед штурвал, и «бостон» прижался к самой воде.

При падении торпеда уходит под воду. Это ее заныривание летчики называют «мешком». Чем больше высота, с которой производится торпедометание, тем глубже «мешок».

Чтобы его торпеда не ушла в грунт, Борисов снизился до минимума.

Уже потом выяснилось, что «Шлезиен» раз за разом повторял один и тот же маневр. При атаках авиации он отходил на мелководье, и торпеда — это единственное по-настоящему опасное для линкора оружие — становилась бессильной, но для того, чтоб вести огонь, «Шлезиен» вынужден был выходить на глубокую воду и, сделав несколько залпов, пятился обратно.

Невероятно обострившимся зрением, всеми чувствами, достигшими высших пределов и сфокусированными в одной точке, Михаил Борисов словно бы замедлил течение времени. Звенящие моторы несли самолет в высоченный, как скала, борт вражеского корабля. Машина входила в зону зенитного огня линкора.

* * *

После разговора на плацу Жаворонков там задержался — беседовал с начальником училища и летчиками-инструкторами. Но все это время высокий мальчишка, спросивший, почему его не отправляют на фронт, стоял перед глазами. Потом командующий отпустил всех, кроме начальника училища, и велел позвать Борисова.

...Полчаса ожидания показались Михаилу вечностью. За эти полчаса он успел обдумать со всех сторон свою не очень-то длинную жизнь. Мысленно ответил на сотню каверзных вопросов, которые мог задать командующий. Подумал, что сразу попросится на фронт, если отстранят от летной работы. «Хоть в пехоту», — решил он отчаянно.

Но как ни готовился младший лейтенант Борисов к предстоящему разговору, вопрос командующего оказался совершенно неожиданным.

Жаворонков поманил его к столу и, неопределенно усмехнувшись, выложил несколько фотографий.

— Что за корабль?

— Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» постройки 1938 года, — ответил Борисов после короткой паузы. Борисов мог бы еще многое рассказать о фашистском судне, он давно интересовался этими кораблями, собирал вырезки и все, что мало-мальски касалось германских крейсеров и линкоров.

— Есть ли еще корабли такого класса?

— «Дойчланд» и «Адмирал граф Шпее». — Так как командующий молчал, Борисов продолжил: — «Адмирал Шпее» потоплен англичанами. «Дойчланд» в строю. Только теперь он называется «Лютцов».

— Ну что ж, знания исчерпывающие, — улыбаясь, сказал Жаворонков. — А этот корабль знаете? — Командующий положил на стол еще один снимок.

Борисов задумался. По всем обводам это был линкор. И все же... Тут мелькнуло воспоминание из давней, довоенной еще газеты или кинохроники. Конечно, именно этот силуэт, выстроившиеся вдоль бортов матросы. Ну да, что-то о визите германского учебного корабля...

— Линкор «Шлезиен», — выпалил он с облегчением. — Но это учебный корабль, товарищ командующий...

— Он уже с начала войны не учебный. Самый на-

стоящий боевой корабль, причем модернизированный. От старого только коробка осталась. На нем современнейшие машины, заменено все вооружение. Ну, — Жаворонков снова улыбнулся, — что будете делать, если встретите «Шлезиен»?

— Если на пикировщике, буду атаковать с носовых секторов: корма прикрыта зенитками лучше. Если торпедой, то под прямым курсовым углом.

— Что ж, остается пожелать, чтоб эта встреча состоялась.

— Очень хотелось бы! — горячо ответил Борисов.

* * *

...Борисов увидел линкор во всем его величии. Высоченные трубы. Массивные башни главного калибра, расписанные темными и светлыми полосами камуфляжа. Весь громадный корабль, точно заревом, был освещен огнем орудий, зениток, скорострельных пушек, пулеметов, без перерыва бьющих с обоих бортов. Стена клубящегося дыма и пульсирующего огня окружала линкор, и все трассы тянулись сейчас, кажется, в одно место — к самолету Борисова. Это были не наспех подготовленные зенитчики с транспортов — огонь вели классные орудийные расчеты, такие только и могут быть на линкоре, главном корабле эскадры.

Прорвать стену этого огня, казалось, совершенно немыслимо. Тем более что, выйдя на боевой курс, Борисов уже не мог сделать даже маломальского противозенитного маневра.

Он увидел, как над трубами мелькнули силуэты «бостонов» и корма линкора скрылась в гигантских фонтанах. Атака была очень удачной. Бомбы нанесли значительные повреждения линкору. К тому же топмачтовики на какое-то время отвлекли на себя зенитный огонь. Эти двое дали Борисову необходимые секунды, чтобы он и его товарищи — главная ударная сила авиагруппы, атакующей корабли, могли нанести прицельный удар.

Борисов навел себя в борт линкора так, точно сам должен вонзиться туда вместе с торпедой. Он был, пожалуй, ненамного выше леерного ограждения и уже видел людей на палубе, и летящие ему навстречу трассы, и весь корабль в трепещущем свете беглого огня.

Самолет трясло, словно его дубасили, как боксерскую грушу. «Еще! Еще немножко!» — умолял Борисов

неведомо кого. Он выходил на дистанцию кинжального удара, от которого корабль уже не спасет никакой маневр. О себе, штурмане Ване Рачкове, радисте Демине, остальных летчиках он, Борисов, не думал. Им владело одно — пробиться сквозь завесу огня к тому единственному, самому главному рубежу, где можно, вдавив кнопку, раскрыть держатели торпеды. И уж конечно, не думал Борисов, как выглядит сейчас он сам, то есть его самолет — с высоченным килем, со звездами на широких крыльях, с тремя рядами нарисованных на фюзеляже силуэтов кораблей, пущенных на дно.

Крохотный на фоне линкора самолет был страшен в своем упорном стремлении. Окутанный дымом разрывов, многократно прошитый очередями, он приближался к цели. Фашистским зенитчикам, задыхающимся в пороховых газах, осатаневшим от непрерывной стрельбы, самолет наверняка казался неотвратимым, как приговор. Они тоже молились сейчас всем богам, чтоб этот дьявольский самолет, вспыхнув факелом или развалившись на куски, как бывало не раз, рухнул в море вместе со своей торпедой. Но самолет летел, и кажется, все оружие рейха не в силах было остановить его...

Так это выглядело оттуда, с могучей, незыблемой громады линейного корабля. Здесь, в кабине, все было иначе. Три совершенно оглохших, уязвимых человека и вполне обыкновенный самолет, слившись в одно целое, рвались к последней черте. Их не интересовало, что будет потом. Они должны были выйти на рубеж и сбросить торпеду.

— Командир, двадцатку сбили! — тревожный голос радиста Демина в шлемофоне.

«Кто же там на «бостоне» с бортовым номером двадцать!» — мысль мелькнула и пропала. Вспомнить не было сил и времени. Сейчас, в зоне сверхплотного огня линкора, мог взорваться в воздухе любой из атакующих самолетов. Как угодно, но только не он! Борисов просто не допускал мысли, что может быть сбит сейчас, раньше, чем сбросит торпеду.

Подошло, подступило это главное мгновение. Палец Борисова лег на кнопку сброса...

— Миша! Он задним ходом пошел! — крикнул Рачков.

Борисов увидел, как под кормой линкора вскипел

бурун. Рискуя сесть на мель, пытаясь вырваться из полукружий прицела, линкор спешил уйти с глубокой темной воды, на которой он стоял. Громадный корабль испуганно пятился на мелководье, ища спасения от самолета. Это было хорошо видно Борисову, потому что вода у кормы была другого, светло-сиреневого оттенка.

Михаил Борисов почувствовал, как прыгнула вверх машина, освободившись от тысячекилограммовой сигары, и добрал штурвал на себя, чтобы не задеть трубы линкора.

Он уходил из-под огня привычным противозенитным маневром, он делал что-то еще, но все его существо было поглощено мыслью о падающей в воду торпеде. Мгновение назад главным органом чувств были глаза — теперь он ловил обострившимся слухом то, что было ему сейчас больше всего необходимо...

Внезапно «Шлезиен» исчез. Всем, кто следил за кораблем в этот момент, показалось, что он взорвался. Нет, это не торпеда. Слишком рано.

Над кипящим облаком взметнувшейся воды, дыма, крутящихся обломков мелькнули силуэты «бостонов» и набирающие высоту «пешки» — пикировщики. Совместный их удар был неожиданным и разящим. Эфир наполнился ликующими голосами.

— Попали! Тонет! «Шлезиен» тонет!!!

Так нередко случается при атаках на корабли. Только что тебя прикрыл кто-то, отвлекая на себя предназначенные тебе снаряды, а через секунду уже торпедоносец, прорываясь к цели, принимает всю мощь зенитного огня. Он не только атакует сам, но и дает возможность другим самолетам нанести прицельный удар.

И если совместная атака получилась успешной, а ты при этом еще и жив и твоя дырявая, как решето, машина каким-то чудом держится в воздухе, ты счастлив ничуть не меньше тех, чьи бомбы попали в цель. Чудная радость общей победы бурлит в душе, хочется смеяться, петь и плакать одновременно, и впереди, кажется, ждет одна только радость.

* * *

— Как только будут готовы фотографии, всех ко мне! — приказал Жаворонков, когда последний самолет коснулся посадочной полосы.

Вскоре большая комната штаба полка стала заполняться летчиками. Они тихонько переговаривались,

улыбались, переминались с ноги на ногу, от них исходил жар недавнего боя. Рассматривая вошедших, маршал пытался определить, кто же из них Борисов.

Хотя все они были одеты сейчас в одинаковое летное обмундирование, зрительная память не подвела Жаворонкова. Он узнал Борисова. Узнал и подивился тому, насколько может измениться человек за полтора года. Впрочем, иначе и быть не могло: полтора года на войне очень большой срок. Командующий хорошо знал, что средняя продолжительность жизни летчика-торпедоносца на фронте составляет всего несколько летных часов. Сколько же тогда жизней успел прожить этот высокий кареглазый парень, за плечами которого больше десятка потопленных кораблей?

— Здравствуйте, Борисов! — произнес командующий. — Помнится, вы обещали мне потопить линкор.

— Так точно, обещал, — тотчас отозвался старший лейтенант.

— Значит, обещание выполнили?

— Счастлив, что мне в составе полка пришлось участвовать в потоплении линкора, товарищ маршал.

— Ну что ж, сейчас поглядим.

На стол легла пачка только что проявленных снимков фотоконтроля. Борисов пристально следил за руками маршала. Движения их замедлялись, на лицо командующего набежала тень.

— Неточно докладываете, Борисов, — сказал он хмуро. — Что линкор повредили, вижу. Повредили — это еще не потопили. Так я говорю?

— Потопили мы его, товарищ командующий, — упрямо повторил Борисов.

— А это? — Жаворонков пододвинул к Борисову снимки.

На фотографиях линкор был виден целиком. Правда, заметен сильный дифферент на нос, но корабль на плаву, с этим не поспоришь. Конечно, фотографии сделаны с высоты и силуэт линкора смутный, как тогда, когда Борисов впервые увидел его сквозь завесу тумана...

— Товарищ маршал, прикажите принести наши снимки. — Голос штурмана Ивана Рачкова прозвучал так неожиданно, что Борисов оглянулся. Ваня стоял чуть сзади. Был он слегка бледен, но смотрел на командующего твердо.

— Ваш штурман... — то ли спросил, то ли подтвердил сам для себя Жаворонков, и в недовольном голосе его прозвучали новые нотки. В поступке штурмана, безоглядно бросившегося на помощь командиру, маршалу тотчас увиделся характер экипажа.

Михаил Борисов думал о поступке Рачкова с удивлением и досадой. Он точно знал, что Ваня снимал сразу после торпедирования, когда они уходили на высоту. Такие фотографии были ничуть не убедительнее тех, что лежали сейчас на столе.

— Товарищ маршал, прикажите принести наши снимки, — упрямо повторил штурман.

Жаворонков взглянул на часы. Вздохнул. Раздражение его как-то само собой прошло, хотя ничего, в сущности, не изменилось. Не позже чем через четверть часа он должен быть в воздухе, вряд ли за это время снимки успеют отпечатать. Но показывать такие ему тоже не хотелось — они не убеждали, что линкор потоплен.

— Ждать больше не могу, — сказал он резко. Но все же, повернувшись к командующему авиацией Балтфлота Самохину, добавил: — Если успеют проявить, привезите к самолету...

Одинокий СИ-47 в дальнем конце взлетной полосы уже запустил двигатели, когда кто-то из летчиков, по-прежнему кучкой стоявших возле штаба, крикнул: «Едут!»

Поднимая пыль, подлетел штабной «виллис».

— Борисов, Рачков, в машину!

«Виллис» выскочил на взлетную полосу и помчался прямо к самолету. Винты СИ-47 замедлили обороты и остановились.

Начальник штаба полка капитан Иванов подал маршалу несколько еще мокрых фотоотпечатков.

Стоя позади командующего, Борисов рассматривал снимок, сделанный с высоты не больше ста метров. Отчетливо были видны волны, гулявшие по палубе линкора. Носовая башня полностью в воде. Вокруг корабля множество обломков.

Только теперь Михаил Борисов понял все и, незаметно взяв руку Вани Рачкова, изо всех сил сжал ее. Ну кто мог подумать, что Ваня успел сделать снимок при втором заходе на линкор?!

...Трудно сказать, что заставило его, но только, выс-

кочив из зоны зенитного огня, Борисов развернулся и снова спикировал на корабль. Тогда-то он и видел все, как на снимке: и эти волны, гулявшие по палубе, и орудия носовой башни, опустившейся в воду, и обломки, и головы матросов вокруг корабля.

Он вышел из крутого пике, едва не задев трубы линкора, и почувствовал, как самолет буквально застонал от перегрузки. Командир знал, что фотографировать в таких условиях невозможно. Ведь штурман должен не только взять в руки аппарат и приготовить его к работе, он должен суметь лечь на пол, открыть «форточку», поймать в видоискатель тонущий корабль и несколько раз щелкнуть затвором. Это нелегко и в горизонтальном полете, а на выходе из пике, когда перегрузка вдавливает в кресло и любое движение становится невыносимо долгим, медленным, просто невозможно...

И все же факт остается фактом: из-за плеча командующего Михаил Борисов видел снимки, сделанные Ваней Рачковым именно на выходе из пикирования. Впрочем, чему удивляться? Борисов знал, хотя никогда не говорил об этом: Ваня был тем человеком, который умеет творить чудеса. И не просто когда они сами у него получаются, а именно когда они всего нужнее...

— Ну что ж, Борисов, — обернулся, протягивая руку, маршал. — Спасибо! — Но тут же нахмурился. — Значит, сразу после атаки вернулся и сфотографировал? Контроль, между прочим, не ваша задача! Зачем повторно ставили машину под удар, рисковали экипажем?

Борисов улыбнулся так широко, по-мальчишески ясно, что невольно улыбнулись и все вокруг.

— Не каждый ведь день, товарищ маршал, наш полк линкоры топит.

— Ну что ж, передайте всем летчикам — торпедоносцам, топмачтовикам, штурмовщикам и пикировщикам мою благодарность, — сказал Жаворонков. — Молодцы!

За годы Великой Отечественной войны морские летчики уничтожили в боях и на аэродромах более 5500 самолетов противника, потопили 792 вражеских корабля и транспорта и 800 кораблей вывели из строя.

■

В ночь на 8 августа 1945 года Тихоокеанский флот директивой Ставки Верховного Главнокомандования был переведен на оперативную готовность номер один. 9 августа в 00 часов 10 минут началась Маньчжурская наступательная операция.

В течение нескольких дней активных боевых действий против японских милитаристов летчики-тихоокеанцы сделали 4724 боевых самолето-вылета. Еще 695 самолето-вылетов были связаны с перевозкой грузов и боеприпасов.

ПОДВИГ КОМСОМОЛЬСКОГО ЭКИПАЖА

По воспоминаниям бывшего командующего ВВС Тихоокеанского флота генерал-лейтенанта П. Н. Лемешко.

Советские десантники, высадившись с торпедных катеров в северокорейском порту Расин (Начжин), нашли два обгорелых тела. Местные жители называли погибших «огненными людьми». Очевидцы рассказали, что на их глазах объятый пламенем советский самолет врезался в здание жандармского управления. Под обломками этого здания погибло с десяток японских самураев.

Десантники похоронили останки экипажа с воинскими почестями, установив на могиле покореженный винт от Ил-2. Позже стали известны имена погибших авиаторов. Пилотировал самолет младший лейтенант Михаил Янко, воздушным стрелком был сержант Иван Бабкин. Совсем молодые ребята, оба комсомольцы, они служили в 37-м штурмовом авиаполку Тихоокеанского флота.

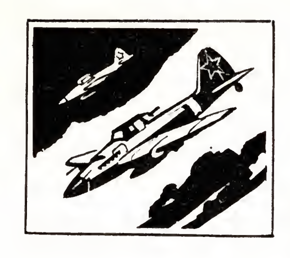
Хорошо помню Михаила Янко. На Тихий океан он прибыл в начале 1944 года после окончания военно-морского училища в Саранске. Михаил был скромен и немногословен в общении с товарищами, а на полигонах преображался, да и результаты стрельб всегда были отличные. В мае 1945 года, вскоре после Победы над фашистской Германией, я утвердил его в должности командира звена штурмовиков.

В памяти осталось выступление Михаила Янко на митинге, посвященном подвигу бывшего командира 37-го авиаполка майора Виктора Николаевича Каштанкина. Он ушел от нас воевать на Балтику и героически погиб в Нарвском заливе, направив свой горящий самолет на фашистский сторожевой корабль. Майор Каштанкин стал Героем Советского Союза. Михаил был учеником Виктора Николаевича в Саранском авиационном училище ВМФ. Узнав, как погиб его учитель, молодой летчик сказал: «Если мне придется защищать Родину и встанет вопрос: жить или умереть, чтобы обеспечить победу и своей смертью нанести наибольший урон врагу, то я предпочту смерть!» Слово свое комсомолец сдержал.

...10 августа 1945 года Михаил Янко и Иван Бабкин участвовали в штурмовке порта Расин. Это был их третий боевой вылет с начала войны с империалистической Японией. Накануне комсомольский экипаж уничтожил в групповом налете три зенитные батареи в порту Юки (Унги) и повредил там сторожевой корабль противника.

Порт Расин имел сильную противовоздушную оборону. Михаилу Янко пришлось много маневрировать между разрывами снарядов. Но все же он выдержал боевой курс и спикировал на транспорт, стоявший на рейде. Бомбы вызвали пожар на вражеском корабле. А когда штурмовик вышел из пике и стал набирать высоту, в мотор попал зенитный снаряд. Самолет загорелся. Спасти его было невозможно, Михаил мог управлять им еще несколько минут. Летчик и воздушный стрелок имели шанс остаться в живых, выбросившись на парашюте. Но под ними была территория, занятая противником, и комсомольский экипаж предпочел плену смерть. Михаил Янко развернул горящий Ил-2 и направил его на крупное здание, помеченное на карте как военный объект в порту...

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года младшему лейтенанту Михаилу Егоровичу Янко, уроженцу Кокчетавской области Казахстана, было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Он стал одним из пятнадцати летчиков-тихоокеанцев, удостоенных этого звания за подвиг в войне с японскими милитаристами.



ЗАПИСНАЯ КНИЖКА ГЕРОЯ

Младшие лейтенанты Григорий Пилипенко и Иннокентий Белобородов молча сидели у аккуратно заправленной койки, на которой прошедшей ночью уже никто не спал. На стене над койкой висел на плечиках китель — тоже с погонами младшего лейтенанта. Китель принадлежал их другу Константину Фомину.

Все трое окончили в 1943 году одно авиационное училище, вместе вскоре прибыли на Дальний Восток. Здесь они начали служить в одном авиаполку, вместе совершили первые боевые вылеты, когда началась война с милитаристской Японией, но вчера со штурмовки порта один из них не вернулся...

Подбитый самолет Фомина затонул в море у них на глазах. Но Пилипенко и Белобородову не хотелось верить, что жизнь их друга оборвалась. Совсем недавно они подтрунивали над ним, говорили, что Костя останется холостяком, если в свободное время будет только читать да делать «потайные» записи. И вот теперь все, что осталось от Кости Фомина, — это горка любимых им книг на тумбочке и густо исписанные странички в темном переплете.

Друзья извлекли записную книжку из полевой сумки, которую Фомин положил в тумбочку перед последним полетом, и начали бережно листать страницы. На одном из них в верхнем углу была наклеена маленькая фотокарточка погибшего летчика. Рядом его рисунок: Ил-2 пикирует на японский миноносец «Фубуки».

— Он все время мечтал потопить этот миноносец, — заметил Пилипенко.

— Надо сообщить родителям, — сказал Белобородов. — Напишем, что их сын погиб, выполнив свой воинский долг до конца.

Адрес они увидели под крупной любительской фотографией: «Алтай, Усть-Калманка, 1938 г.». Костя на этом снимке казался значительно моложе своих двадцати лет. Он тогда отдыхал дома, приехав на каникулы из строительного техникума.

На обратной стороне листка друзья прочли короткую запись: «Может остановиться многое, а время не остановить. Оно идет только вперед! Минуточку подождать каждый может, а минутка никого не ждет!»

— А ведь хорошо сказано: «Минутка никого не ждет»! — улыбнулся Пилипенко. — Он умел ценить время. — И тут же замолк, узнав себя на раскрытой следующей страничке. Фомин нарисовал его в кабине Ила. А внизу — вот-вот затонет горящий корабль. Под рисунком была шутливая подпись: «Эх, мне бы так разить врага с неба!»

Нашелся в записной книжке и набросок портрета Кеши Белобородова. Очевидно, этот набросок Косте не очень понравился, и он нарисовал рядом огромного сокола с большими, почему-то смеющимися глазами.

— В глазах действительно есть сходство, — подтвердил Григорий Пилипенко. Но, увидев, что Белобородов тайком смахивает слезу, быстро перевернул страницу.

...Фомин рисовал и своего брата Михаила, которого не видел с первых дней Великой Отечественной войны. Михаил служил в армейской разведке и хоть редко, но присылал письма с фронта. Каждое такое письмо было праздником для Кости. Друзья вспомнили, с какой гордостью он зачитывал им вслух письма брата.

Вперемешку с рисунками в записной книжке встречались понравившиеся Фомину изречения. Несомненно, они помогали ему жить и воевать. В одном случае приводились слова Ромена Роллана: «Правда, пусть горькая, но только правда!» В другом — высказывание дважды Героя Советского Союза Бориса Сафонова: «Надо летать так, чтобы каждое облако, каждая сопка была не помехой, а другом, чтобы нам помогали и скалы, и сопки, и ветер, и тучи!..»

Листая записную книжку, младшие лейтенанты Пилипенко и Белобородов заново открывали для себя погибшего друга. Именно теперь он обретал для них истинную значимость. Константин Фомин шел в бой, глубоко веря в победу, в которую верили и они. Он презирал смерть и горячо любил жизнь. Не случайно его последней записью оказались аккуратно выведенные стихотворные строчки:

Вчера здесь был разгар кровопролитной битвы,
А завтра расцветут душистые цветы.

Победа в Великой Отечественной войне была достигнута героической борьбой и самоотверженным трудом всего советского народа, его Вооруженных Сил. Достойный вклад в битву с фашизмом внесла и авиация Военно-Морского Флота.

Морские летчики совершили более 350 тысяч вылетов, сбросили на врага 40 тысяч бомб, 1371 торпеду, поставили 2428 мин. Они уничтожили более 1500 танков, 9443 автомашины, большое количество артиллерийских, зенитных, минометных батарей, железнодорожных эшелонов, складов, военно-промышленных объектов, истребили свыше 135 тысяч вражеских солдат и офицеров.

В январе 1942 года родилась морская крылатая гвардия: первые три полка авиации флота были удостоены звания гвардейских. К концу войны число гвардейских частей и соединений ВВС ВМФ возросло до двадцати пяти.

Среди флотских летчиков немало героев, повторивших подвиги Маресьева и Гастелло; 40 раз они таранили машины врага над морем. Родина высоко оценила мужество и героизм своих сыновей. 57 орденов украсили боевые знамена частей и соединений авиации ВМФ.

В первых рядах всегда были коммунисты и комсомольцы, составлявшие более половины личного состава авиации флота.

Война показала, что авиация ВМФ стала одной из главных сил в борьбе на море. Морские летчики потопили и повредили $^2/_3$ кораблей противника, то есть больше, чем все другие силы флота, вместе взятые.

Часть третья

НА СТРАЖЕ МОРСКИХ РУБЕЖЕЙ

После второй мировой войны США и страны НАТО стали наращивать наступательное ракетно-ядерное вооружение. В их агрессивных планах важное место заняла ударная авиация, основу которой составляют авианосцы и базирующиеся на них палубные самолеты и вертолеты.

Ныне в военно-морских силах США сосредоточено более 80 процентов стратегических ядерных боезапасов страны.

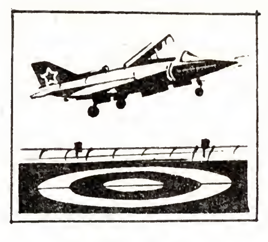
Большинство атомных подводных лодок стран Североатлантического блока, а также значительная часть авианосцев с ядерным оружием на борту постоянно курсируют в различных районах Мирового океана, угрожая безопасности государств социалистического содружества.

Учитывая этот факт, Советское правительство неизменно заботится об укреплении Военно-Морского Флота, стоящего, как и все наши Вооруженные Силы, на страже завоеваний мира и социализма.

В послевоенные годы появились новые рода ВВС флота: морская ракетоносная, противолодочная, корабельная авиация с машинами вертикального взлета и посадки.

С наступлением эры реактивных самолетов увеличились боевые возможности и мощь флотской авиации.

Она окончательно оформилась как один из главных родов сил Военно-Морского Флота СССР.



КРЫЛАТЫЕ МОРЯКИ

Размышления о профессии морского летчика Героя Советского Союза генерал-полковника А. А. Мироненко.

Авиация Военно-Морского Флота — особая авиация. Она объединяет две стихии — неба и воды. Летчиком морской авиации случайно не станешь. Не та профессия! Она сама выбирает, кто ей подходит, а кто нет. Здесь не смогут служить пассивные, равнодушные люди. Противопоказана морская авиация и тем, у кого нет выдержки. Морской летчик должен обладать чувством повышенной ответственности и умением быстро принимать самостоятельные решения, ведь работать зачастую приходится вдали от берега.

Одно дело летать, когда под тобой земля. Здесь есть и ориентиры, и запасные аэродромы, и радиомаяки. Да и психологически легче. В случае необходимости экипаж над сушей может покинуть самолет. Над водой даже информацию о погоде порой получить неоткуда. А метеообстановка в море меняется быстрее. Особенно в океане, когда зарождается циклон или тайфун.

Современному летчику ВМФ недостаточно уметь уверенно пилотировать самолет в сложных метеорологических условиях. Его главная задача — отыскать цель и, если потребуется, применить по ней оружие. Сделать это в морских просторах непросто. Тем более что цель не стационарная, а маневренная и хорошо защищенная. В такой обстановке необходима постоянная отмобилизованность, готовность к неожиданным трудностям и в море и в воздухе.

Кроме специальной выучки, профессия морского летчика требует умения преодолевать чрезмерное эмоциональное напряжение. Психика человека в полете над морем подвергается систематическим длительным испытаниям. Чтобы выйти победителем из внезапной стрессовой ситуации в отрыве от берега, нужна особая тренировка воли, ее воспитание и закалка. Ведь не случайно морскими летчиками были А. Ляпидевский, получивший Золотую Звезду Героя № 1, и Ю. Гагарин, первым поднявшийся на околоземную орбиту.

В самой природе этой профессии заложен героизм.

Она приучает смело смотреть в лицо опасности. Летчик морской авиации немыслим без дерзания, без тяги к романтике, которой овеяны и море и небо. Вместе с тем летчиком Военно-Морского Флота не станешь без каждодневной черновой работы. Один из ее видов — полеты при метеоминимуме, то есть при наихудших погодных условиях, когда еще разрешено летать. Кто не уходит от такой работы, или, как говорят сами летчики, не «скользит на крыло», тот добивается отличных результатов.

Полеты при метеоминимуме приучают авиаторов к строгой самодисциплине, вырабатывают навыки безошибочных действий. Например, когда облачность на грани тумана, неопытный летчик делает при посадке до 60 «переключений» своего внимания в минуту. После интенсивных тренировок таких переключений становится в 5—6 раз меньше. Большие психические нагрузки испытывают экипажи и при полетах на предельно малой высоте. Так, во время поиска подводной лодки часами приходится летать в непосредственной близости от воды. Малейшая оплошность тут непоправима.

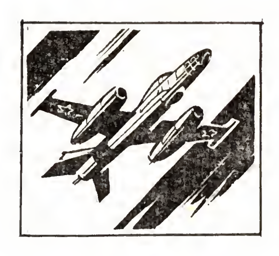
Для морского летчика постоянная боеготовность — само собой разумеющееся состояние. Ведь, будучи неотъемлемой частью Военно-Морского Флота, морская авиация находится в первом эшелоне защитников Советского государства.

Вскоре после войны на вооружение авиации ВМФ поступил первый советский авиационный ракетный комплекс. В состав комплекса входили: самолет-носитель Ту-4, крылатая ракета и средства наземного обслуживания. Самолет Ту-4 мог нести одну или две крылатые ракеты, которые подвешивались на специальных держателях под плоскостями.

Большую роль в развитии морской авиации сыграл самолет Ту-16, созданный коллективом конструкторского бюро во главе с академиком А. Н. Туполевым. Этот реактивный самолет-ракетоносец ознаменовал собой целую эпоху, охватившую несколько десятилетий. Его первый вариант был успешно освоен флотскими летчиками. Возможность заправки в воздухе позволила ракетоносцу значительно увеличить радиус действия.

■

В конце пятидесятых годов ракетоносная авиация приступила к выполнению длительных маршрутных полетов в океан. Был получен первый опыт пуска ракет по кораблю-мишени.



РАЗВОРОТ НАД ДОМОМ

В биографии каждого летчика есть свой разбег и набор высоты. Для летчика-снайпера противолодочной авиации подполковника Стася Порфировича Шимановского разбег был трудным. Его детство совпало с фашистской оккупацией Белоруссии. Родился он в небольшой деревне под Оршей. Стасю было четыре года, когда отец ушел на фронт. И не вернулся. Мать осталась с двумя детьми.

Пришедшие в деревню гитлеровцы выгнали семью из хаты на улицу. Ночевать приходилось в сарае или у соседей. Видел маленький Стась и расстрелянных людей, заподозренных в связях с партизанами. Мать, желая уберечь сына, не отпускала его никуда от себя. Но он все же ходил с ребятами постарше смотреть мост, взорванный на железной дороге Москва — Минск. Позже стало известно, что мост взорвали подпольщики из отряда Героя Советского Союза Константина Заслонова, работавшего тогда в железнодорожном депо Орши.

...В авиацию Стась Шимановский пришел не сразу, хотя летчиков боготворил — недалеко был аэродром. После войны жилось еще трудно. Хата обветшала, пособие за отца-фронтовика небольшое, и Стась собрался поступать после седьмого класса в строительный техникум. Но неожиданно заболела мама. Нельзя было уезжать из деревни, и он продолжил учебу в школе. «Окончу десятилетку — подам документы в медицинский», — решил тогда Стась. Ему очень хотелось стать врачом, чтобы помочь матери.

Весной 1962 года Стась отправился в соседний поселок, где была поликлиника. Все, что было нужно для

матери, он сделал, но неожиданно встретил в поселке таких же восьмиклассников, готовившихся к поступлению в аэроклуб. Для него это казалось недосягаемой мечтой, все же на всякий случай он прошел с ребятами медкомиссию. Осенью его пригласили на занятия в Оршу. Автобусы туда еще не ходили, а путь неблизкий. И все-таки каждую субботу и воскресенье Стась ходил пешком в Оршанский аэроклуб.

Летать Шимановского научили бывшие фронтовики. Особенно благодарен он Михаилу Королькову, готовившему его к первому самостоятельному полету на Ут-2. Этот самолет испытывал в свое время знаменитый Чкалов. В аэроклубе Стась освоил и По-2 — «небесный тихоход», на котором в войну летали женские полки легких ночных бомбардировщиков. И пусть эти машины вызывают теперь улыбку, Стась Порфирович благодарен им — с неприхотливых и безотказных «тихоходов» начал он набирать свою высоту.

Позже, когда Шимановский стал военным летчиком, ему довелось пролетать над родной деревней. Он тогда перегонял ракетоносец Ту-16. Стась не сразу узнал свою родину, хотя ориентиры вокруг были приметные: большой мост, под ним речка, в которой он ловил пескарей. Привычные места казались незнакомыми и не угадывались по карте. Но, справившись с волнением, Шимановский все же отыскал дом, где жила мать, и сделал разворот над родной крышей.

— Это ты здесь пролетал? — тихо спросила мать после «посадки» сына за столом, за которым едва разместились набежавшие друзья и родственники. Стась вздрогнул, невольно поразившись материнскому чутью. Ведь он не предупреждал о своем прилете. К тому же неотложные дела надолго задержали его. Но мать, оказывается, помнила и с напряжением ждала ответа.

Сын молча кивнул, а мама не выдержала — заплакала перед гостями. Но это была одна из самых счастливых минут в ее жизни. Стась тогда впервые почувствовал, насколько мать гордится им.

Шесть тысяч часов провел подполковник Шимановский в воздухе за штурвалами боевых самолетов. За эти часы всякое бывало. Была вынужденная посадка на Украине на Ил-28. Была полуторачасовая потеря связи на ракетоносце. Был отказ двигателя на противолодочном самолете в океане и трудное приземление на Се-

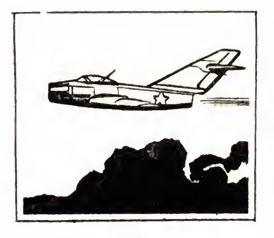
вере. Но летчика всегда выручали выдержка и мастерство.

В последние годы Стась Порфирович Шимановский водил крылатые корабли над Тихим океаном. Здесь нет визуальных ориентиров. Лишь локатор второго штурмана «просматривает» сквозь плотные облака берег с рядами сопок. Нередко полет выполняется только по приборам.

Галс за галсом «утюжит» противолодочный самолет малые высоты над водой. Нужно постоянно следить за пером самописца на магнитометре. Всплеск на выписываемой им линии означает, что где-то под крылом, в морской пучине, постороннее магнитное поле. Что это? Затонувший корабль, подводная лодка? Или помеха, поставленная, чтобы сбить с толку поисковиков? Разобраться в этом необходимо быстро и наверняка.

Немало непрошеных «гостей» обнаружил у дальневосточных берегов Родины летчик-противолодочник Шимановский. Свое умение вести поиск подводных целей он передал молодым. В полку его не раз признавали лучшим инструктором. Стась Порфирович подготовил около трех десятков авиаторов ВМФ. Многие его ученики теперь командуют отрядами, эскадрильями и даже полками современных противолодочных самолетов.

В авиации Военно-Морского Флота служили космонавты: Ю. Гагарин и Г. Шонин — на Северном флоте, А. Губарев и П. Беляев — на Тихоокеанском флоте, В. Быковский — на Черноморском флоте.



ГАГАРИН — МОРСКОЙ ЛЕТЧИК

По воспоминаниям бывшего заместителя командира полка Н. С. Вильямского.

В конце 1957 года в небольшой заполярный авиагарнизон прибыло пополнение. Из транспортного самолета выходили, ежась на морозном ветру, выпускники военного авиационного училища. Уже наступила полярная ночь, и молодые лейтенанты, впервые оказавшись на Севере, с опасением поглядывали на черное,

как графит, небо. Оно придавливало к земле. Звезды лишь едва угадывались по размытым ободкам света.

— Как же в таких условиях летать? — с удивлением спросил один из прибывших. — Хотя бы северное сияние нам показали, а то так и просидим в потемках всю зиму!

Я невольно улыбнулся словам юного лейтенанта. По себе знаю, как не терпится в молодости летать и как тяжело поначалу, когда месяцами не видишь солнца над головой. Новичок настороженно смотрел вверх, будто хотел взглядом просверлить в небе дырочку, чтобы впустить на землю хоть один солнечный зайчик.

— Как зовут? — поинтересовался я.

— Юрий Гагарин! — бодро ответил лейтенант и неожиданно улыбнулся — солнечно и светло.

Я тогда был заместителем командира полка по летной подготовке. После краткого ознакомления с прибывшими их распределили по эскадрильям. Юрий Гагарин попал в 3-ю эскадрилью, которой командовал Андрей Пульхеров, в звено Леонида Васильева.

Новички, не летавшие до этого в полярных условиях, начали заниматься теорией и с завистью прислушивались к гулу двигателей над взлетно-посадочной полосой. В непроглядную темень летали те, кто постарше, поопытнее. А Юрий Гагарин со своими сверстниками вынужден был дожидаться первых проблесков солнца. Эти ожидания порой казались невыносимыми и старожилам, особенно когда долгие метели заносили чуть не до самых крыш деревянные домики и наглухо закрывали единственную дорогу, связывавшую наш авиагарнизон с городом.

Наконец в марте 1958 года новички успешно сдали зачеты. Материальную часть МиГа лейтенант Гагарин знал так, словно уже работал на этой машине несколько лет. Поэтому ему одному из первых разрешили самостоятельный вылет.

Местность вокруг аэродрома гористая, и это, конечно, затрудняло полеты, особенно в пасмурную погоду. При взлете сразу по курсу возникали две полукилометровые сопки. Нужно было быстро набирать высоту и уходить в сторону. При посадке также нельзя допускать малейшей оплошности — четвертый разворот между сопок приходилось делать, снижаясь до высоты 400 метров. Еще одна опасность подстерегала летчика недалеко от торца взлетно-посадочной полосы. Воздуш-

ные потоки могли затянуть самолет в каменистый овраг, по дну которого текла речка. Поэтому надо было строго выдерживать глиссаду и во время выпуска шасси.

Самостоятельный вылет Юрий Гагарин выполнил с оценкой «отлично», за что ему была объявлена первая благодарность. Не раз приходилось мне совершать с ним контрольные и зачетные полеты по различным видам подготовки — в простых и сложных условиях, днем и ночью, на больших и малых высотах, в воздушном «бою» и при перехвате «противника» над морем. Гагарин всегда действовал четко и инициативно.

Запомнился один контрольный учебный бой. Небо было с кучевыми облаками, которые мешали ориентироваться в полете. До подхода к зоне ведения боя я решил проверить быстроту реакции летчика на изменение положения ведущего. Передал Гагарину по радио, чтобы он осмотрел внешнюю сферу, а сам внезапно от него оторвался и ушел за облака. Юрий поразил меня объемом своего внимания. Он не потерял мой самолет из виду и удержался в строю, что с первого раза удавалось далеко не каждому.

Так же успешно выполнил Гагарин зачетный полет в закрытой кабине ночью. Я проверял его устойчивость к «иллюзиям», то есть к правильной оценке показаний пилотажных приборов. С этой целью инструктор отвлекает внимание ведомого летчика, а затем делает резкий разворот. И в этот раз Юрий не растерялся. Вообще он очень любил летать. Одно упоминание о предстоящем полете приводило его в состояние радостного ожидания.

Но Север преподнес молодому морскому летчику и неприятный сюрприз. Вернувшись с очередного задания, Гагарин точно рассчитал посадку и приземлился. У него был очень хороший глазомер. Но истребитель, вместо того чтобы остановиться в положенном месте, продолжал катиться, не слушаясь летчика. Машина пошла юзом, да так, что с колес сорвало покрышки. Оказалось, пока Гагарин находился в воздухе, полосу покрыл гололед. Юрий остро переживал свою неудачу.

Летом я много летал с Гагариным над Баренцевым морем. Удивительно красив полярный день с незаходящим солнцем! Работы было по горло, но иногда все же удавалось выбраться на охоту или рыбалку. Во время этих вылазок на природу особенно чувствовались доброта и щедрость гагаринской души.

Юра был очень общителен и быстро располагал к себе людей. Веселье в нем удивительно сочеталось с отзывчивостью и смекалкой. Ему доставляло большое удовольствие развести костер, самому сварить уху и угостить товарищей. И после себя никогда не оставит в лесу ни клочка бумажки. Гагарин был естественным, как сама природа, поэтому страстно любил и берег все живое.

В нашем военном городке у Гагариных родилась дочка Леночка. Немного свободного времени оставляет служба, и все же, каким бы трудным ни был закончившийся полет, счастливый отец весело кричал с порога: «Валя! Принимай помощника!» И тут же брался за домашние дела — колол дрова, приносил воду, возился с дочкой, укладывал ее спать... В доме тихо, теперь можно и посидеть за книгой. Увлекался Юра чеховскими рассказами — любил читать их вслух жене. А чаще всего брал в руки томик Антуана де Сент-Экзюпери. Юре была созвучна глубокая вера этого французского писателя-летчика в несокрушимые силы человека в его борьбе за подлинное счастье. Повесть «Ночной полет» Гагарин перечитывал не один раз. Как и у героев Экзюпери, в нем была сильна жажда деятельности и жизни.

За два года службы на Севере Юрий в совершенстве овладел летным мастерством. Когда меня попросили назвать лучшего молодого офицера части, я без колебаний назвал Гагарина. Командир полка согласился с этой оценкой. Нашу рекомендацию запросила специальная комиссия для отбора кандидатов на новую технику, которая прибыла в авиагарнизон в конце 1959 года. А вскоре Юрия Гагарина вызвали к месту новой службы. Жаль было расставаться с этим обаятельным парнем, который на моих глазах стал классным морским летчиком. Но такова уж военная профессия...

В марте 1960 года Юрий вернулся в городок за семьей. Собрались Гагарины быстро. Нехитрую мебель свою раздали соседям, а вечером пригласили друзей — и попрощаться и отметить день рождения Юры. Ему исполнилось 26 лет.

При встрече я поинтересовался, на какой технике предстоит ему летать. Гагарин смутился:

— Николай Сергеевич, говорить не велено!

— Хорошо, — ответил я. — Считай, что этого вопроса я тебе не задавал.

— Одно могу сказать, — как бы оправдываясь, пояснил Юрий, — налетаюсь теперь вволю!..

Да, это было его постоянным желанием — как можно больше летать.

...Из истребителей мне пришлось переквалифицироваться в транспортники. Зимой 1961 года командование ВВС Северного флота направило меня переучиваться на Ан-8. Этот новый транспортный самолет мы осваивали на одном из аэродромов среднерусской полосы. Здесь и застала меня потрясающая весть о запуске первого в мире пилотируемого космического корабля. Так вот на какую новую технику я рекомендовал своего бывшего ученика!

Командование авиачасти, где я проходил переподготовку, устроило митинг. Попросили выступить и меня. Вместо митинга получилось нечто вроде пресс-конференции. Людей интересовало буквально все, что было известно о Юрии Гагарине. В необычной роли я оказался. Но, как сумел, рассказал о характере первого в мире космонавта, как он летал на МиГе, чем увлекался. И особенно подробно, конечно, летчики расспрашивали об условиях, которые ставила комиссия, приезжавшая в гарнизон для отбора кандидатов в космонавты. А мне и самому хотелось бы задавать вопросы. Например, чем отличается полет на истребителе от полета на ракете? Но ответ на этот вопрос мог дать только Юрий Гагарин...

После переучивания на Ан-8 я вернулся на Север, и меня не покидала мысль о хотя бы краткой встрече с Гагариным. Наконец такая возможность представилась. В ноябре 1962 года наш транспортный экипаж, выполняя очередное задание, произвел посадку на подмосковном аэродроме. Подготовив самолет к обратному вылету, который планировался на следующий день, я с разрешения командования отлучился в Москву. Возвращаюсь вечером в гостиницу, где расположился мой экипаж, и вдруг узнаю, что меня спрашивал Юрий Гагарин. Приходил в наш номер, но, не застав меня, попросил зайти к нему домой. Штурман капитан Мазур передал мне его адрес.

О встрече с Юрием Гагариным, оказывается, позаботился штурман. Он оформлял заявку на обратный полет и в разговоре с оперативным дежурным на аэродроме узнал, где живут и учатся космонавты. Капитан Мазур сказал дежурному, что Гагарин был моим уче-

ником, и попросил номер домашнего телефона, потом сам позвонил Юрию на квартиру.

Беспокоить Гагарина и его семью в столь поздний час было неудобно. Но капитан Мазур уверял, что Юрий просил зайти в любое время. Чувствуя мои колебания, к советам штурмана присоединились и другие члены экипажа...

Дом нашел быстро. Позвонил, постоял в ожидании. Подумал уже: зря затеял! В этот момент дверь открылась — в коридоре стояла Валя. Не успел я спросить, дома ли Юра, как в дверях появился сам хозяин. Мы обнялись. Гагарин пригласил меня в комнату. Усадил за стол и сразу засыпал вопросами. Космонавт не забыл своих старых друзей: живо интересовался их судьбой, но, к моему огорчению, больше спрашивал сам, чем рассказывал о себе.

Неожиданно пробило полночь — так незаметно пролетело время. Я встал, собираясь уйти, но Гагарин не отпустил. Беседа наша затянулась до четырех часов утра. Юра показал множество сувениров — ими была заполнена вся комната. Тут были подарки без преувеличения со всего света. Гагарин предложил мне взять что-нибудь на память. Я стал отказываться, но, когда он, вспомнив нашу рыбалку в Заполярье, открыл коробку с набором японских блесен и крючков, все-таки не удержался и взял одну «мушку» — для ловли форели. Юра понимающе улыбнулся — был рад, что сумел «соблазнить» гостя.

В конце нашей встречи Гагарин достал свою фотографию и на лицевой стороне написал: «Николаю Сергеевичу Вильямскому — старшему руководителю, организатору и воспитателю». Поставил дату: 3.11.62 и в скобках скромно заметил: «ученик».

Говорят, человек познается в беде. Не спорю. Верно также и то, что слава не меньшая для него проверка. Об этом много говорилось и писалось, но могу подтвердить, что Юрий Гагарин и после своего космического триумфа остался таким же простым и задушевным, вполне земным человеком, каким я его знал по Заполярью. Прощаясь, Юрий обещал обязательно приехать в гарнизон, откуда начал восхождение из летчиков в космонавты. И слово свое он сдержал.

В декабре 1965 года Гагарин получил приглашение от командования Краснознаменного Северного флота. Посещение нашего военного городка в программе пре-

бывания не значилось, однако Юрий попросил, чтобы ему разрешили побывать здесь. Стояла глухая полярная ночь, но первого космонавта Земли встречали на аэродроме все жители гарнизона и прилегающего к нему района.

После беседы в штабе родного полка Юрий Гагарин поднялся на командно-диспетчерский пункт, откуда направляли его первые самостоятельные полеты на МиГ-16. Зашел в домик своей 3-й эскадрильи, где разбирались его полеты. Побывал также в комнате, где работала комиссия по отбору кандидатов в отряд космонавтов. А затем в переполненном клубе состоялась встреча морских летчиков со своим знаменитым сослуживцем.

— Дорогие товарищи! Дорогие друзья! — с волнением начал Гагарин. — Мне приходилось много раз за годы после полета выступать в самой различной обстановке. Особенно непросто говорить, когда на тебя нацеливают фотоаппараты, микрофоны... Сегодня же мне трудно выступать по-человечески, трудно отчитываться перед людьми, которые, собственно, проводили меня в космический путь, которые оказали доверие, с которыми вместе служил, работал.

Это выступление Юрия Гагарина, к счастью, было записано на магнитофон, и я теперь имею возможность воспроизвести его слово в слово:

— Обычно перед каждым выступлением составляется план. Так вот, сколько я ни готовился, сколько ни пытался составить какой-то план выступления — не получается! А не получается потому, что слишком уж здесь родные, слишком знакомые места!

Помню, как заходили мы на посадку, садились. Летчики хорошо знают этот овраг перед аэродромом. Я очень хорошо помню команды, которые подавал заместитель командира полка, здесь присутствующий Николай Сергеевич Вильямский: «Не снижайся! Подтяни, не снижай обороты!» Может быть, не будь таких опытных командиров-руководителей, которые многое требовали от нас, не было бы и космонавта с этого аэродрома!..

Нельзя забыть и того, что здесь очень длинное светлое время, чистые бурные реки и в этих реках водится семга!..

Тут в зале раздался дружный смех, а Юрий озорно посмотрел на меня. Я вспомнил, как он угощал нас

ухой собственного приготовления, и с удовольствием подумал о его подарке — японской «мушке» для форели. Гагарин, дождавшись, когда улеглось оживление, продолжил:

— Нельзя забыть и комсомольской работы, и того, что партийная организация полка оказала мне доверие, приняв кандидатом в члены партии. Коммунисты эскадрильи дали мне рекомендацию в партию. Невозможно забыть веры в человека, которая была оказана здесь.

Я хочу доложить вам, дорогие товарищи, которые рекомендовали меня на это большое дело, что я помню свою прежнюю летную профессию. Дорогой Николай Сергеевич, спасибо за огромное доверие! Спасибо, доктор, за то, что не нашел изъяна в моем организме! Спасибо за веру в человека, за большое и неоценимое доверие, которое вы все оказали мне. Спасибо за то, что научили здесь летать!..

Провожать Юрия Гагарина вышел весь военный городок. На аэродроме вспомнилось, как в конце 1957 года мы встречали пополнение молодых летчиков-истребителей. Была такая же полярная ночь с черным, как графит, небом, и звезды едва обозначались размытыми ободками света. Вспомнилось удивление на лице молодого лейтенанта: как в таких условиях летать?

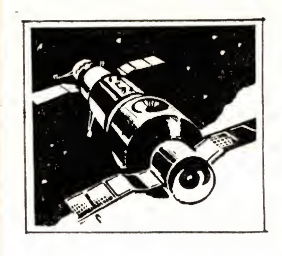
Теперь и сам я вместе со многими миллионами людей на всех широтах Земли, восхищенных космическим взлетом человека, обращался к Юрию Гагарину с вопросом:

— Как же там, в космосе, летать?..

Дорогие друзья, воины-тихоокеанцы, однополчане! Я всегда с большим волнением и благодарностью вспоминаю службу в авиации Тихоокеанского флота. Это было для меня время становления как летчика и возмужания как человека. Служба на восточных рубежах нашей страны помогла мне потом в отряде космонавтов легче переносить все испытания при подготовке к космическому полету на корабле «Союз-17» и орбитальной станции «Салют-4».

Пользуясь случаем, посылаю вам в комнату боевой славы две свои фотографии, одна из которых (в скафандре) была на борту «Салюта-4».

Из письма дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта А. А. Губарева.



ЗВЕЗДНЫЙ КРУЖОК МАЛИНОВСКОГО

Два старших поколения в семье космонавта Юрия Романенко посвятили свою жизнь флоту и медицине. Отец и дед его были моряками, мать и бабушка — врачами. Юрий же выбрал авиацию. Отец потом шутил: «Не самолеты надо было дарить сыну в детстве, а корабли!» Но он знал: выбор свой Юрий сделал после встречи с Малиновским. Именно знакомство с военным морским летчиком определило его дальнейший жизненный путь. Александр Александрович увлек подростка авиамоделизмом, пробудив в его душе стремление к полету.

...Романенко стал бывать в квартире Малиновского с девятого класса. Жили они в одном дворе и быстро подружились, несмотря на разницу в возрасте. Может быть, потому, что седой ветеран, глядя на Юру, вспоминал себя в школьные годы?

Уже в пятом классе Саша Малиновский достиг таких успехов в изготовлении копий аэропланов, что его, как взрослого, попросили вести в школе авиамодельный кружок. Позже он руководил таким кружком в аэроклубе Петрозаводска. А потом было Ейское авиационное училище и служба на Черноморском флоте. Война застала Александра на аэродроме в Измаиле. В первый же свой вылет Малиновский сбил вражеский самолет в районе дунайских плавней. Всего за годы войны с фашистами он совершил более 350 боевых вылетов и сбил семь самолетов противника.

Тридцать лет прослужил полковник Малиновский в морской авиации. Перед демобилизацией он познакомился с отцом Юры, капитаном 1-го ранга Виктором Петровичем Романенко. Некоторое время они работали вместе в штабе Балтийского флота.

До встречи с Малиновским Юра все-таки тянулся к морю: во время каникул отец часто брал его на борт корабля. Мама надеялась, что сын продолжит «женские» семейные традиции, и стремилась увлечь его медициной. Но он зачастил на квартиру соседа. Вместе с Малиновским Юра без устали паял, клеил, собирал

модель скоростного кордового самолета. Здесь нужны были и знания по аэродинамике, и немалое воображение, чтобы представить, как поведет себя модель в воздухе. То, что в первые дни казалось увлекательной игрой, постепенно приобщало Юру к его будущей профессии.

На городских соревнованиях спортсменов-моделистов их кордовый самолет получил высокую оценку. После этого Александр Александрович предложил Юре начать работу над более сложной моделью. Они сделали точную копию военно-транспортного самолета, затем скоростного истребителя. А через несколько лет Романенко сел за штурвал настоящего истребителя.

В 1962 году он стал курсантом Черниговского высшего военного авиационного училища, но связи со своим наставником не потерял. Приезжая в отпуск домой, Романенко по старой памяти заходил к Малиновскому, делился с ним своими радостями и заботами. Училище Юрий закончил с отличием и был оставлен в учебном авиаполку инструктором. Молодому же летчику хотелось в строевую часть. «Инструкторами оставляют лучших», — успокаивал своего бывшего ученика Малиновский. И оказался прав. Командование авиационного училища вскоре рекомендовало Юрия Романенко в отряд космонавтов...

После увольнения в запас полковник Малиновский стал руководить кружком юных техников в Калининградском областном Дворце пионеров. Он помогал ребятам создавать модели самолетов, на которых когда-то учился летать и воевал с врагом. Но не только «малой авиацией» занимается Александр Александрович со своими учениками. Их общая гордость — роботы, за создание которых юные техники получили приглашение участвовать в Выставке достижений народного хозяйства СССР.

Два года калининградские школьники под руководством морского летчика-ветерана строили свою модель «РЭР». Их робот, похожий на космического пришельца, делал многое. Он ходил на звук свистка, при этом в его глазах загорались зеленые лампочки. По команде «стоп» останавливался, и его зрачки светились красными огоньками. Когда же требовалось подумать при решении трудной задачи, включался желтый свет. Поведение робота казалось настолько осмысленным, что

один из членов жюри усомнился: «А не скрывается ли какой-нибудь сорванец под этими железными доспехами?»

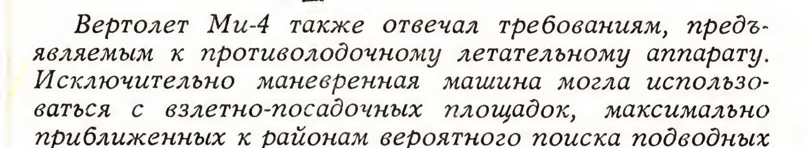
Администрация павильона «Юные натуралисты и техники» дала согласие, чтобы удивительный робот водил экскурсии по залам. «РЭР», начиненный самой современной радиоэлектроникой, грамотно и подробно рассказывал посетителям о действующих моделях управляемых по радио лунников, межпланетных ракетопланах и о других новинках, сделанных руками школьников. В книге отзывов детской рукой была сделана запись, адресованная необычному гиду: «Мы тебя любим потому, что ты загадочный!» Эту потребность ребят в необычном, загадочном чутко уловил ветеран-летчик.

В 1978 году юные ученики Малиновского получили на ВДНХ золотую медаль за макет «Слава советской науке». Это была очень сложная работа: на Северном полюсе сделанного ребятами глобуса двигался атомоход «Арктика», а над ним по темно-голубому небосводу с мерцающими звездами пролетала космическая станция «Салют-6». На этой станции первый ученик Малиновского космонавт Юрий Романенко провел в совместном полете с Георгием Гречко 96 дней.

Кто знает, может, из сегодняшних ребят, с которыми увлеченно занимается ветеран морской авиации Александр Александрович Малиновский, вырастут новые первопроходцы космических трасс?..

В 50-е годы был создан первый противолодочный самолет дальнего действия Бе-6. На этом самолете закладывались основы тактики противолодочной авиации, прошло боевую выучку целое поколение морских летчиков. В знак признания его заслуг Бе-6 увековечен на пьедесталах на Черноморском флоте и на одном из островов Севера. В Заполярье гидросамолет-ветеран поставлен на вечную стоянку в год 50-летия ВЛКСМ.

■



Вертолет Ми-4 также отвечал требованиям, предъявляемым к противолодочному летательному аппарату. Исключительно маневренная машина могла использоваться с взлетно-посадочных площадок, максимально приближенных к районам вероятного поиска подводных

лодок «по вызову». На Ми-4 получила свое первое развитие тактика поиска подводных лодок с магнитометром.

УЧЕНИЯ «ОКЕАН»

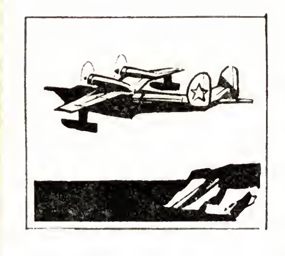
Знаменательным событием в жизни советского Военно-Морского Флота стали учения «Океан», проведенные в апреле — мае 1970 года. Впервые в военной истории страны Северный, Тихоокеанский, Черноморский и Балтийский флоты длительное время взаимодействовали на огромных пространствах Атлантики, Тихого океана и прилегающих к ним морей. На учениях решались задачи, имеющие важное значение и для повышения боевой готовности воинов морской авиации. Проверка эта была выдержана с честью. В сложных погодных условиях корабельные авиационные экипажи успешно вели поиск, выполняли ракетные пуски, торпедирование и бомбометание. Маневры показали возросшую летную выучку экипажей.

Молодые воины во время учений постигали искусство боевых действий в обстановке, не знающей условностей и упрощений. Для командиров всех частей ВМФ маневры «Океан» стали отличной школой мастерства.

Разведывательная авиация получила интенсивное развитие за счет оснащения ее тяжелыми самолетами-разведчиками, способными преодолевать расстояния в десятки тысяч километров, длительное время находиться в районе поиска и в короткие сроки определять тактическую обстановку в удаленных регионах Мирового океана на площади, измеряемой миллионами квадратных километров. Авиация располагает сегодня сверхзвуковыми самолетами, способными вести воздушную разведку объектов с сильной противовоздушной обороной.

С освоением новейшей техники разведывательная авиация ВМФ может вести оперативно-стратегическую

разведку и давать целеуказания для обеспечения боевых действий Военно-Морского Флота и взаимодействующих с ним других родов и видов Вооруженных Сил.



КРАЙ, КОТОРЫЙ МЫ ЗАЩИЩАЕМ

Рассказ старшины эскадрильи прапорщика В. К. Пилипейко

Я сам южанин, родился и вырос в Крыму. Службу начинал на Черном море, продолжил на Балтике, а «заканчиваю свой поход», как в песне поется, на Тиком океане. В армии я уже 27 лет, последние пять — на Камчатке.

Край этот чудесный, хотя и суровый. Здесь через десяток километров свой климат, а погода может меняться каждые два часа. Но мы привыкли и не жалуемся. Даже на циклоны. Они часто достают до нас. И тогда между вулканами и сопками дует «сквознячок». Из-за него-то и бывают резкие перепады погоды: дождь переходит в снег, а в теплый солнечный день вдруг ударит мороз. Тогда обледеняются и самолеты, и взлетные полосы на аэродроме.

Приходится сбивать лед водою из шлангов, чистить бетонное покрытие. Ведь мы должны поддерживать готовность к вылету в любую погоду и в любое время суток. Когда матросам бывает трудно, я ставлю им в пример Павку Корчагина. Ему с товарищами было потяжелей, чем нам.

Самолет готовят к вылету десятки человек, всех не перечислишь — электрики, радисты, заправщики, механики... В часть приходят совсем молодые, как говорится, «зеленые» ребята. Знания у них неплохие, но нет еще навыка в обслуживании авиационной техники. Надо всех приучить к твердому распорядку и дисциплине, всесторонне закалить.

Матросы должны видеть в старшине одновременно и требовательного и заботливого человека. Ведь от меня зависит обеспечение личного состава всем необходимым, что в семье обычно делают для детей родители. Слежу, чтобы каждый был своевременно накормлен,

одет и обут, чтобы каждый отдыхал положенное время. Поэтому и вставать мне приходится, пока солнышко еще не взошло, и ложиться спать последним. Люди в подразделении с разными характерами. И конечно, ко всякому требуется свой, индивидуальный подход.

И еще, мне кажется, есть одна обязанность у старшины: знакомить матросов с краем, где они служат и который защищают. Сам я охотно читаю литературу по истории Камчатки, делюсь прочитанным со своими подопечными. Камчатская земля хотя и далеко, но ее история крепко связана с Россией. До недавнего времени считалось, что первым ступил на камчатский берег отряд казаков во главе с атаманом Владимиром Атласовым. Летом 1697 года он вышел из Анадырского острога и достиг долины реки Камчатки. Но теперь ученые высказывают предположение, что пятьюдесятью годами раньше на Камчатку высаживался другой русский землепроходец — Федот Попов. Он вместе с Семеном Дежневым обогнул Чукотский полуостров, но потом шторм разметал их кочи в Беринговом море.

Сведения о Камчатке заинтересовали Петра I. По его приказу были организованы две экспедиции к «неведомым землям». Обеими экспедициями руководил Витус Беринг. Со второй Камчатской экспедицией связана история основания Петропавловска. Из Охотска Беринг направил на Камчатку штурмана Ивана Елагина, чтобы подготовить базу для высадки. 6 октября 1740 года (по-старому стилю) в Авачинскую бухту вошли два русских пакетбота — «Св. Петр» и «Св. Павел». Участники экспедиции провели здесь зиму в деревянных домах, построенных людьми Елагина. Вот в память о пребывании этих судов русскому поселению и было дано название Петропавловск.

Обо всем этом я и рассказываю новичкам. Но еще больше они узнают во время нечастых поездок в Петропавловск.

...Всем хорошо известна история героической обороны Севастополя в 1854—1855 годах. Участником этой обороны был Лев Николаевич Толстой. Благодаря его знаменитым «Севастопольским рассказам» о подвигах русских солдат и матросов наслышаны во всем мире. Поближе узнав историю защиты Петропавловска во время той же войны России с Англией и Францией, я пожалел, что Толстой не был на Камчатке. Он на-

шел бы здесь немало примеров русской воинской доблести.

18 августа 1854 года в Авачинскую губу вторглась англо-французская эскадра из шести кораблей. На их борту было 212 орудий и десант в две с половиной тысячи человек. Им противостояло лишь 68 русских орудий и 926 защитников Петропавловска. Но, несмотря на большое превосходство в силах, интервентам не удалось захватить город. Среди многих героев отличился командир батареи Александр Максутов. Пять его пушек сражались с тридцатью орудиями французского фрегата «Ляфорт»! Через полтора часа в русском строю осталась лишь одна пушка. Но точным выстрелом из нее Максутов сумел потопить катер с вражеским десантом. Герой погиб, не дав врагу высадиться на берег.

В решающий момент обороны Петропавловска мужество и воинское мастерство проявили ее руководители Василий Степанович Завойко и Иван Николаевич Изыльметьев. Они послали в тыл противника, завладевшего вершиной Никольской сопки, отряд, насчитывающий чуть больше ста добровольцев. Англо-французский десант в панике отступил к шлюпкам, потеряв убитыми и ранеными более 450 человек. Даже английская печать была изумлена этим подвигом. «Борт одного русского фрегата и несколько береговых батарей, — писала одна из тогдашних лондонских газет, — оказались непобедимыми перед соединенными силами Англии и Франции, две величайшие державы мира были разбиты и осмеяны небольшим русским поселением».

Молодые матросы с интересом узнают о местах, которые знакомят с историей установления Советской власти на Камчатке. Одним из героев гражданской войны здесь был командир Паратункского партизанского отряда Г. М. Елизов. После захвата Приморья белогвардейцами в 1919 году он скрывался в тайге, потом уехал на Камчатку. Но и в Петропавловске в тот год хозяйничали белые. Елизов вынужден был тайно направиться в Анадырь, а после возвращения с Чукотки возглавил партизанский отряд.

Весной 1922 года из Владивостока в Петропавловск прибыл так называемый «батальон смерти». Получив подкрепление, белогвардейцы решили уничтожить красных партизан. Елизов погиб в неравном бою, но его отряд вышел из окружения и продолжил борьбу за Со-

ветскую власть... На могиле легендарного командира по инициативе сотрудников Паратункского детского дома установлен памятник. Именем Елизова назван на Камчатке город.

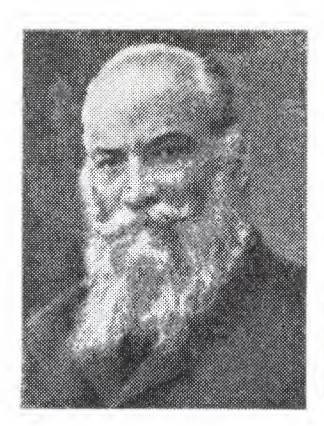
Особое место в патриотической воспитательной работе с матросами-авиаспециалистами занимают рассказы о подвигах советских воинов в годы Великой Отечественной войны. Одна из ее героических страниц — освобождение от японских самураев Курильской гряды. В бою за остров Шумша коммунист Николай Вилков и комсомолец Петр Ильичев закрыли грудью, как бессмертный Матросов, амбразуру вражеского дота. Моряки-тихоокеанцы Водынин, Кобзарь, Рында и Ударцев, обвязавшись гранатами, бросились под японские танки и ценой собственной жизни остановили их. Тем временем десант Петропавловского гарнизона сумел закрепиться на острове.

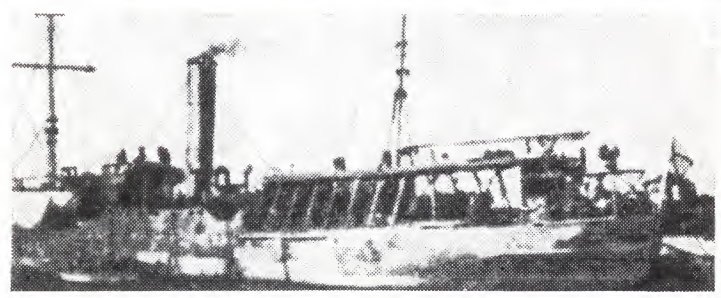
В честь 30-летия Победы над фашизмом 7 мая 1975 года на Комсомольской площади главного города Камчатки был открыт памятник героическому труду тех, кто отдал все силы для фронта в тылу. На бетонном постаменте установили танк Т-34 — один из многих, построенных на средства тружеников области.

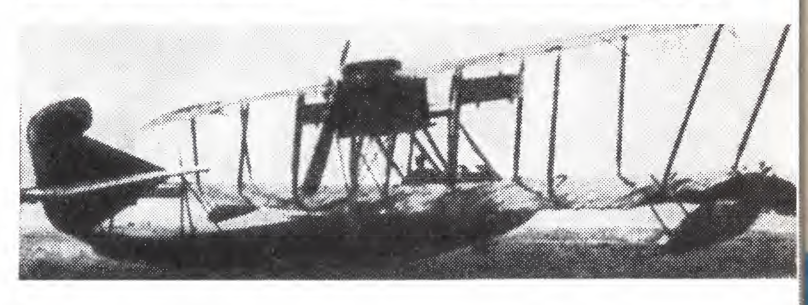
...История далекого от центров России края стала близка и мне, и сотням матросов, которые проходили службу за последние годы в нашем подразделении. Думаю, что они, как и я, на всю жизнь сохранят чувство породненности с камчатской землей.

Морская ракетоносная авиация в настоящее время выдвинулась на одно из ведущих мест среди сил Военно-Морского Флота СССР по важности решаемых ею задач. Она способна наносить ракетные удары по корабельным группировкам противника в удаленных районах океана, в любых метеоусловиях, независимо от времени суток, может эффективно вести боевые действия с выполнением маневра в пределах флота и между флотами, с высокой точностью применять оружие самостоятельно и во взаимодействии с другими силами.

Качественно новое развитие морская ракетоносная авиация получила за счет поступления современной авиатехники и совершенных образцов авиационного управляемого оружия, обладающего высокими тактико-техническими характеристиками.







Профессор Н. В. Жуковский, основоположник теории авиации, создатель Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). «Отцом русской авиации» назвал его В. И. Ленин.

Д. П. Григорович. Первый аэроплан построил в 1909 г., а с 1912 г. начал строить гидросамолеты. Всего создал 61 тип самолетов. В советское время возглавлял конструкторское бюро по созданию скоростных истребителей.

Авиасудно «Орлица» с гидросамолетами М-9 на борту. Балтийский флот. 1916 г.

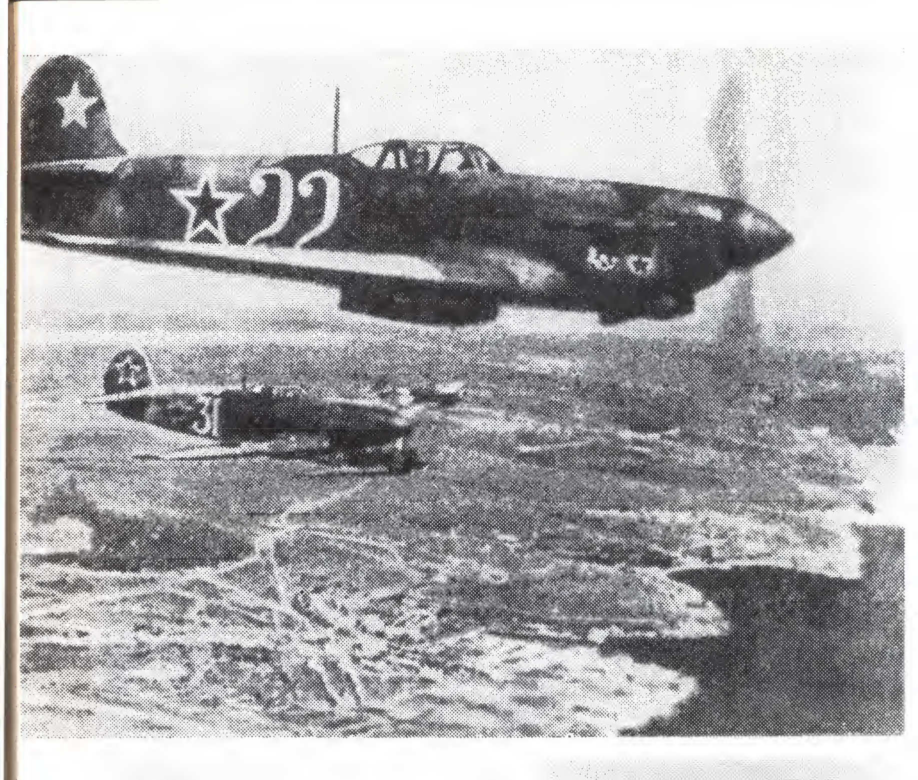
Гидросамолет М-9 конструкции Д. П. Григоровича. Вооружение: пулемет 7,62 мм, позже — пушка 37 мм, свыше 60 кг авиабомб. Основной тип гидросамолета русской морской авиации.

Первыми звания Героя Советского Союза были удостоены семь летчиков, спасавших экипаж и пассажиров парохода «Челюскин». Слева направо: Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, И. В. Доронин, В. С. Молоков, М. В. Водопьянов, С. А. Леваневский, А. В. Ляпидевский. 1934 г.

Между учебными вылетами на торпедоносце ДБ-3 проводится политинформация. 1939 г.

Заполярный морской летчик Б. Ф. Сафонов первым среди авиаторов во время Великой Отечественной войны был удостоен звания дважды Героя Советского Союза.

Такую надпись сделал на своем самолете после гибели Б. Сафонова его двоюродный брат Евгений Ступин, тоже отважно сражавшийся в небе Родины.

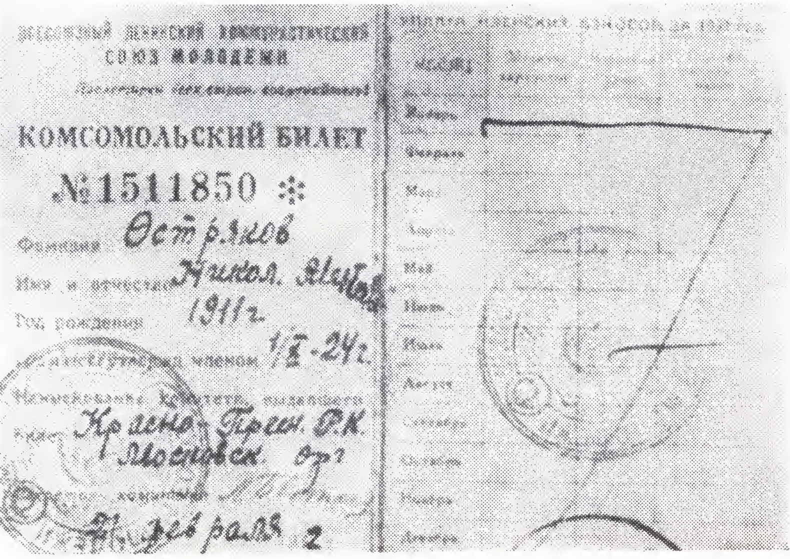


В атаке — краснозвездные соколы.

Заявление о приеме в партию Героя Советского Союза А. Баштыркова.

Враг сбит!

Герой Советского Союза генерал-майор Н. А. Остряков; его комсомольский билет.



СОЮЗ МОЛОДЕЖИ

КОМСОМОЛЬСКИЙ БИЛЕТ

№1511850

Фамилия Остряков

Имя и отчество Никол. Алекс.

Год рождения 1911 г.

1/X-24 г.

Красно-Пресн. Р.К.

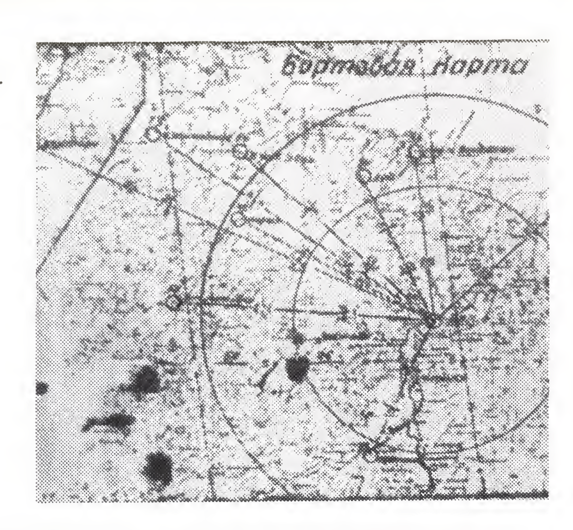
Московск. Орг.

февраля 2

Подготовка самолета к нанесению бомбового удара.

Идут бои за Новороссийск. Уточнение задания.

Бортовая карта военного времени.



Герой Советского Союза Г. А. Кузнецов и воздушный стрелок И. К. Стрижак.

Охраняя мирное небо Отчизны, несут сегодня вахту и летчики авиации ВМФ.

Офицер В. Верченко во время учебных занятий.

Так заправляют самолеты в воздухе.

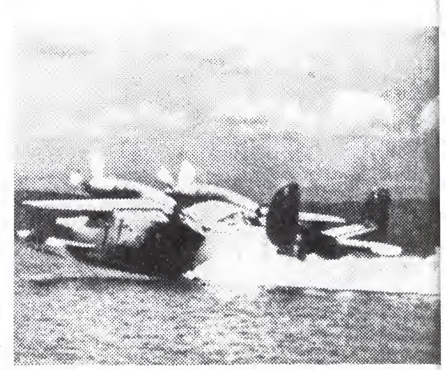
Объявлена тревога!

В заоблачной выси.

Ю. А. Гагарин во время учебы в Оренбургском авиационном училище.

Юрий Алексеевич Гагарин начинал службу в морской авиации; внизу — на северном аэродроме.

На сегодня полеты закончены.



«Взлетная полоса» гидросамолета.

Готовят к работе машину, готовится ее экипаж.

Грамота и Памятное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ — передовой авиационной части. Краснознаменного Черноморского флота.

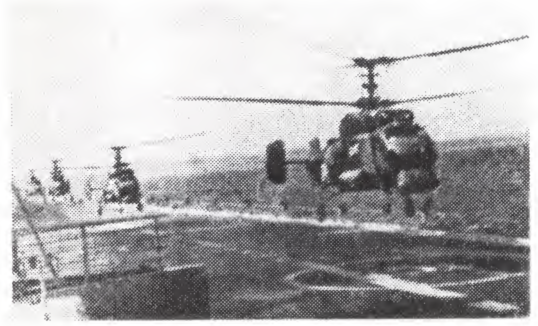
Офицер Г. Гурьянов носит почетное звание «летчик-снайпер».

«Никто не забыт, ничто не забыто!»
(Памятник летчикам ВМФ в Севастополе.)

Ветеран.

Возвращение с задания.

Самолет вертикального взлета над палубой крейсера.



Надежно защищены рубежи
Советской Родины
(противолодочный крейсер
«Минск» в учебном походе).

■

«...Воспитывай в себе волю, умение спокойно и быстро оценивать обстановку... Законы воинской службы в авиации Военно-Морского Флота СССР строги и неумолимы, они написаны опытом и жизнью поколений авиаторов, поэтому с первых дней своей службы строго следи за выполнением их твоими подчиненными и сам подавай пример выносливости и честности...»

Из «Напутствия молодому офицеру» Н-ского гарнизона.

ДВА МАЯКА

Судьба не судьба, а, что ни говори, в тот раз Валентин Смагин не должен был лететь. Не его была очередь. Но второй штурман заболел, и Смагина вызвали из дома, где он, как обычно, сидел с паяльником и, отрешившись от мира, творил цветной телевизор. У старшего лейтенанта Смагина в моменты, когда он не летал и не спал, было два возможных занятия. Ремонтировать или делать телевизоры и радиоприемники (свои, чужие — неважно, это было совершенно бескорыстное хобби) либо читать. Случалось, правда, жена посылала его в магазин или прилаживала к иным домашним делам, но это нечасто — слишком уж много требовалось энергии, чтоб оторвать Валентина от любимого занятия; как говорится, овчинка выделки не стоила.

Приказ есть приказ. Валентин отложил паяльник и, оглянувшись на рабочий стол, начал переодеваться.

Сразу после взлета Смагин проверил аппаратуру: второй штурман отвечает за пуск ракеты и, естественно, за попадание ее в цель. Он сидит в середине корабля. Место, признаться, не самое уютное: темная нора, со всех сторон окруженная электроникой. Эти приборы — «органы чувств», при помощи которых ракетоносец днем и ночью, в снег и туман ясно видит и без промаха поражает цели.

В заданный район вышли по графику. Отстрелялись отлично и, развернувшись, пошли домой. Мельком Смагин отметил, что машину стало раскачивать. К тому же

почему-то забарахлил его локатор. Валентин терпеть не мог, когда при нем какой-нибудь прибор начинал барахлить. Он воспринимал это чуть ли не как вызов. Локатор Смагин настроил и сразу по картинке на экране определил, что они уже на месте. Однако снижение почему-то не начиналось. Пока они ходили на полигон, метеоусловия осложнились настолько, что свой аэродром не мог их принять.

Из переговоров командира с РП — руководителем полетов — Смагин понял, что их повели на другой аэродром. Предупредили, что самолет находится в зоне грозовой облачности. Но это и так было ясно, тяжелую машину швыряло как перышко, и в наушниках грохотало так, что командир то и дело просил дублировать команды с земли. Смагин представил себе, что делается сейчас за дюралевой обшивкой ракетоносца, и поежился. Бурлили восходящие и нисходящие потоки. Кипящую тьму прорезали кустистые пучки молний. Ракетоносец с огромной скоростью уходил на юг и все никак не мог вырваться из грозовой зоны...

На этот раз удар был такой силы, что казалось, машина развалилась на куски. Экран локатора погас. Смагин сразу начал искать повреждение. Мимоходом подумал, что молния попала-таки в самолет. В причинах отказа локатора он разобраться не успел, так как прозвучала команда: «Приготовиться к катапультированию!» Команда из тех, которые выполняют не откладывая. Командир сбросил люк. Рев ворвавшегося в кабину воздуха даже мысли, кажется, заглушил. Смагин поставил ноги в подножки и, зажмурившись, выжал красную ручку катапульты. Удар был немного слабее, чем на тренировках... Он почувствовал, что медленно вращается назад, открыл глаза и увидел самолет, неторопливо входивший в клубящуюся черноту туч.

Ракетоносец показался ему огромным, как межзвездный космический корабль. Он светился в наполненных электричеством облаках. Под правой плоскостью его вспыхивал зеленый, под левой — красный свет. Мгновенная боль сжала сердце. Это была тоска одиночества. Он уперся в подножки и оттолкнулся. Кресло ушло, выдернув фал вытяжного парашюта. Тут какая-то жесткая сила рванула его за левую ногу и, встряхнув, подвесила вниз головой. Смагин инстинктивно боролся, стараясь освободиться. Наконец понял, что это парашют. Нога его странным образом попала в стропы. Как

все же важно понять! Даже так вот, болтаясь непонятно где, да еще вниз головой. Но понял — и стало легче. Согнулся. Ухватился за стропы и довольно быстро высвободил ногу. И тут же Смагин почувствовал, как замедлилось падение, купол наполнился.

Валентин всматривался в черноту под ногами. Что там — камни, болото, лес? К встрече с землей необходимо готовиться серьезно. Ему почудилось внизу едва заметное движение и как будто рассеянный свет. Подумал, что приземляется на какой-то город или большой поселок: так смутно светятся ночью сквозь плотную облачность большие населенные пункты. Через несколько секунд картина прояснилась. Смагин разглядел светлые полосы, уловил их общее движение и понял, что под ним волны со сплошными пенными гребнями. Смагин вспомнил про лодку. Сразу выдернул ее и бросил вниз. Почувствовал, как натянулся фал, которым она была прикреплена к комбинезону, услышал, как зашипел баллончик с углекислотой.

Штормовой ветер мгновенно положил парашют на воду, рванул вперед, и Смагин со всего размаха лицом и грудью ударился о воду. Удар в момент приводнения был так силен, что Смагин на какое-то время потерял сознание. Парашют, надувшийся парусом, волок его по волнам. Тащил с такой скоростью, что он не в силах был поднять руки, чтобы раскрыть замок и избавиться от парашюта. В голове начало мутиться, когда парашют на миг выхватил его из воды. Смагин рванул скобку замка, и бешеная гонка оборвалась. Ничто больше не волокло его, не колотило по волнам...

Внезапно обожгла мысль: где лодка? Без нее он пропал! Смагин быстро осмотрелся, оранжевый эллипс мелькнул на гребне волны совсем рядом. Смагин кинулся вдогон. Он плыл до тех пор, пока совершенно не выдохся. Настичь лодку не удалось. Он был в отчаянии, а лодка, будто нарочно, прыгала всего в трех-четырех метрах впереди. Близость ее была невыносима, и, не успев отдышаться, Смагин опять пустился в погоню и опять даже на сантиметр не смог приблизиться, и, когда остановился, обессиленный, ясно заметил теперь, что и лодка остановилась. Было видно, что она дразнит его. И тут он все понял, даже плюнул с досады. Лодка привязана к нему капроновым фалом! Смагин опустил руку, нащупал веревку, потянул к себе. «Ага, — приговаривал он злорадно, — не уплывешь! Давай-ка сюда!»

Лодка подползла к нему, как виноватая собачонка. Смагин ухватился за круглый борт и бессильно повис. Волны раскачивали его, то и дело накрывая с головой. Хлопьями летела пена. Только теперь он понял, насколько силен ветер.

Держась за лодку, Смагин медленно приходил в себя. Первая трезвая мысль: необходимо сориентироваться. За точку отсчета он взял те огни, о которых говорил командир с правым летчиком. Судя по времени, они могли улететь от них километров на сорок, максимум пятьдесят. Курс был 180 градусов — строго на юг. Ветер встречный. Это он хорошо помнил. Морской берег в этих местах идет почти точно с востока на запад до самого города. Значит, если ветер не изменился, он рано или поздно прибьет лодку к берегу примерно к тем огням. Расчеты были так убедительны, что Смагин попытался приподняться повыше, будто сразу мог увидеть огни.

Сидеть в крохотной лодке можно было только скорчившись. Впрочем, долго отдыхать не пришлось. Крутая волна, двинув под днище, выбросила его в воду. Смагин забрался опять, но усидел до новой большой волны. «Главное — не спешить и не злиться», — убеждал он себя и неторопливо подтягивал лодку, переваливался через борт. Иногда волны поднимали его так высоко, что внутри замирало, как при взмахе больших качелей. В верхней точке Смагин вытягивался изо всех сил, надеясь разглядеть какой-нибудь огонек.

Смагин начал ощущать холод. Он вспомнил руководство по действиям летчика в экстремальных условиях. Такие тренировки проводились в полку регулярно. На этих занятиях летному составу давались начала аутогенной тренировки. И вот он твердил про себя, медленно и раздельно: «Я продержусь до утра! Обязательно продержусь. Мне не холодно. Мне совсем не холодно!» Но его колотило так, что стучали зубы.

...Волна выбросила его в воду. На этот раз, подтянув к себе лодку и ухватившись за борт, он понял, что залезть не сможет. Это было неприятное открытие. «Силы кончаются. Неужели все?» Из потаенных углов вырвался страх. И будто что-то, все время плывшее рядом со Смагиным, вдруг открыло глаза и уставилось на него. Остальное ушло. Стих реактивный рев ветра и гул бушующего ледяного моря. Остался один этот взгляд, оторваться от которого не было сил. Рав-

нодушие подступало, сковывая тело. Смагин вспомнил о доме. О квартире, из которой выбежал совсем, кажется, недавно. Валентин увидел ее отчетливо, узнал теплый запах и, не зажигая света, тихо-тихо прошел по коридору. Аккуратно обогнул вешалку, под которой всегда лежит куча обуви. «Откуда столько обуви?» — привычно удивился он. Миновал стоящий в углу холодильник и беззвучно открыл двери. Люба с Маринкой спали, как обычно, когда его нет дома, в одной кровати. Он ясно видел все, хотя было темно. Видел даже, как сбилось одеяло на Маринке. Она всегда спит беспокойно. Смагин порадовался, что они еще не знают о том, что с ним случилось. По-прежнему тихо, ничего не задевая, он прошел в свою мастерскую, отгороженную ширмой. Там все было точно так, как он оставил, уходя на аэродром. Блок, над которым он колдовал перед полетом, паяльник, тонко пахло остывшей канифолью.

Ему понадобилось совсем немного времени, чтоб разобраться, почему блок не работал до сих пор. Он увидел дефект, и радость вспыхнула в душе. Он даже не огорчился, оказавшись очередной раз в воде. Он спокойно подтянул лодку к себе и повис, не торопясь залезать. Он все еще переживал свою радость. Ему нестерпимо захотелось поскорее добраться до рабочего стола и перепаять злополучный контур, из-за которого вся система до сих пор не подавала признаков жизни. Ему так хотелось скорее это сделать, что и море, и волны, вся мучительная неопределенность его положения показались досадной задержкой на пути к рабочему столу, где лежал блок цветного телевизора, ожидавший нескольких целебных прикосновений паяльника.

Смагин почувствовал, что его неодолимо клонит в сон. Даже волны, то и дело накрывавшие с головой, не могли прогнать сонную одурь. Разжать руки, расслабиться — и станет совсем легко, тихо. Все равно что погрузиться в сон. Проваливаться в него все глубже и глубже и наконец слиться совершенно, раствориться в прекрасном покое. Он знал цену такому сну... Но смерть не пугала. Она была ласковой, надвигалась, заботливо окутывая, в ней была нежность. Этому невозможно противиться, и все-таки что-то мешало. Что-то по-прежнему цеплялось и царапало. Почти не больно, почти не слышно, как очень далекий крик, который тревожит не звуком уже — какими-то неведомыми волна-

ми, что идут от живого к живому. Конечно! Он не мог забыть тех двоих, безмятежно спавших сейчас на одной кровати. Они ничего не знали. Смагину стало даже больно от того, какой ужас и какое горе испытают они, если узнают. Их боль, которой еще не было. Собственной боли он уже не чувствовал, будущая их боль жила в нем. Она не давала ему разжать руки и отпустить бешено рвущуюся от него лодку.

«Если меня найдут рано утром, они ничего узнать не успеют», — думал Смагин. Дочка уйдет в школу, жена на работу, а он в это время вернется домой. Вернется и сразу перепаяет тот блок. Жена придет на обед, увидит его с паяльником у стола и скажет по обыкновению что-нибудь сердитое, а он тоже, как обычно, сделает вид, что не слышит. А потом... Он ляжет спать и проспит наверняка целые сутки...

Сон наваливался на Смагина. Если недавно он сгущался вокруг невесомым туманом, то теперь стал ощутимо тяжел. Жизнь вытекала тонкой струйкой тепла и бесследно растворялась в массе ледяной воды, разлившейся вокруг без берегов и границ.

Окоченевшее тело не отзывалось, не болело. Но что-то опять мешало. Уже не крик. Тут было что-то другое. Вот снова, прорвавшись сквозь километровый слой сна, снова... До Смагина дошло, что это, кажется, вспышка света!

Теперь он почувствовал невероятную усталость и тяжесть каменно-сведенных мышц. Оцепенение, из которого он вырвался, мстило ему болью и мукой. Но самое худшее, что никаких огней ни впереди, ни сзади не было, и тогда он, поразившись самому себе — ведь только что шевельнуться не мог, начал карабкаться в лодку. Все в нем настроилось на одно: еще раз увидеть. Просто увидеть. Припасть глазами... Но огня не было. «Может, то корабль прошел?» Смагин отшатнулся от этой мысли, она была как приговор. Его раз за разом выбрасывало из лодки, а он снова и снова забирался в нее и все смотрел в темноту, в ту сторону, куда неслись волны. И был вознагражден. Не один, сразу два огня внезапно открылись почти прямо перед ним. Первый — градусах в 10, второй — градусах в 30 слева. Затем огни появлялись поодиночке. И только очень редко — на особенно высокой волне, которая обычно опрокидывала лодку, — Смагин опять видел два огня. Тот, что по курсу, ярче, левый — слабее

(или просто дальше?). Первый, прямо по курсу, Смагин назвал Любой, поменьше — Маринкой...

Когда Любин огонь стал виден постоянно, Смагин попытался рассчитать расстояние до него. Никакого, даже относительно надежного инструмента для этого не было: часы и те не ходили. Но всплыло одно воспоминание. (Вот и поди докажи, какие сведения нужны, а какие не нужны в жизни.) Где-то когда-то Смагин вычитал, что самый высокий из всех маяков Северной Америки — на мысе Гаттерас. Его огонь, поднятый на высоту 208 футов, посылает свет на 23 морские мили. Такой вот факт. За всю прошедшую жизнь это знание ни разу не понадобилось Смагину. Теперь оно стало исходным для расчета, при помощи которого он пытался определить, хотя бы приблизительно, расстояние до берега.

Без особых затруднений Смагин перевел мили в километры, и получилось, что свет большого маяка на мысе Гаттерас видно за 41 километр от берега. И это при высоте огня почти в 71 метр. Безусловно, самые высокие маяки здешнего побережья не могли достигать и половины этой высоты. Значит, до берега не больше двадцати километров? Это открытие было настолько радостным, что у Смагина даже мелькнула мысль: «Ну вот, все и кончилось!» Двадцать километров, по его понятиям, и расстоянием-то назвать трудно.

В этот момент он увидел нечто такое, что все мысли будто ветром выдуло из головы. Слева, прямо на него, двигался пассажирский теплоход. Он был уже довольно близко, так что можно разглядеть ярко освещенные иллюминаторы и палубы, и огни, которые он нес на мачтах. Теплоход быстро приближался. Смагин смотрел как зачарованный. Он не сомневался — теплоход идет к нему. Его увидели, разглядели лодочку и ярко-оранжевый жилет. Они спешат, торопятся скорее взять на борт, потому что отлично понимают, каково ему, так долго плывшему в ледяной воде. Думать об этом было так хорошо! Смагин даже почувствовал чудесную теплоту сухого байкового белья, в которое его переоденут.

Теплоход был совсем рядом, когда в его руке вспыхнул сигнальный патрон, разбрызгивая ослепительные искры. Глаза Смагина, привыкшие к темноте, невольно зажмурились. Когда он открыл их, взгляду представилась странная картина. По оранжевому морю шел

раскаленно сияющий пароход. Он уже миновал Смагина и, глубоко распахивая волны, уходил. Смагин закричал и замахал фальшфейером. Оранжевое море закачалось. Порыв ветра мгновенно унес крик, так что Смагин и услышать его не успел. Валентин зажег второй фальшфейер, потом третий. Море стало багровым, потом изумрудно-зеленым. И по этому изумрудно-зеленому морю уходил от него пассажирский теплоход с людьми, спящими в теплых кроватях на сухих простынях. Лодку перевернуло, и корабль, и море, и сам Смагин провалились в такую густую черноту, где невозможно поверить в то, что когда-нибудь наступит рассвет...

Когда волна схлынула, два огонька кольнули его, напомнили о себе мгновенным прикосновением. Маяк, что прямо перед ним, назывался Любой, второй, поменьше, — Маринкой. Смагин так невыносимо, с такой отчетливой болью захотел еще раз увидеть две свои маленькие звездочки, что начал судорожно разгребать темноту вокруг себя. И он вынырнул и увидел их. Они светили над водой. Они стали ощутимо ближе. Внезапно Валентину почудилось, что он различает под маяками тонкую полосу сгустившейся черноты. «Берег?» — не поверил он.

...Смагин ловил себя на том, что временами стал задремывать. Вернее сказать, внезапно проваливался в сон. Правда, ненадолго, кажется, на кратчайшее мгновение, но когда он приходил в себя, то оказывалось, что лодки в руках нет; он подтаскивал ее и держался до тех пор, пока не проваливался снова. Самое дурацкое, что он ничего не мог с этим поделать: провалы возникали сами собой, и никакие усилия воли, никакие убеждения не действовали. Словно в организме кто-то щелкал выключателем.

Однажды Смагин очнулся с ясным ощущением потери. Он торопливо схватился за фал и легко вытянул вялую мокрую веревку. Лодки с ним больше не было!

Волны поднимались все выше... Если бы он не так окоченел, ему наверняка стало бы жутко от этих нестерпимо широких стремительных взмахов. Шум несущихся по мелководью волн достиг такой силы, что Смагин порой переставал слышать и все вокруг как бы замедлялось. Смутный фосфорный свет разливался повсюду. Но шел он не сверху — небо было без единой звезды. Свет шел как бы от самих волн, увенчанных

пышными гривами пены. Очень много пены, Смагин буквально захлебывался в ней. Иногда между пенными полосами открывались непроглядно черные окна чистой воды. Это на миг показывалась разорванная бурей внутренность моря, поднявшаяся с глубин тяжелая вода... Ноги коснулись чего-то твердого. Прикосновение было мгновенным. Он не успел даже толком осознать, что же случилось, когда его подхватило и, легко перевернув, швырнуло вперед и вверх. Это произошло так быстро, что Смагин потерял ориентировку. Он перестал понимать, что творили с ним волны. Он только изо всех сил старался удержаться на поверхности и выбраться, если затягивало в глубину.

Он не помнил, что было дальше. Его несло и ударяло о песок. Скатываясь назад, вода смывала его и опять ставила под удар прибойной волны. Смагин ничего не знал и не видел. Все, что с ним происходило в это время, отличалось от смерти тем, что сердце еще билось. И потому каждый раз, когда его выбрасывало на песок, Смагин пытался ползти, слабо двигая руками и ногами. Жажда жизни была так сильна, что даже совершенно размолотое ударами волн тело, лишившись сознания, продолжало борьбу. Когда же Смагин наконец пришел в себя, то увидел, что лежит на берегу.

Позади тянулся след, прорытый в мокром песке его локтями и коленями. Волна прибоя, широко раскатываясь по пологому берегу, едва не дотягивалась до Валентина кипящей полосой пены.

* * *

Супруги Гундаревы приехали на заимку подготовить снасти для рыбацкой артели, в которой работали почти два десятка лет. Начиналась осенняя путина. Погода стояла отличная, но с самого утра глава семейства, Виталий Евгеньевич, жаловался на ломоту в суставах. Примета не обманула: с середины дня ветер начал поворачивать и к сумеркам набрал штормовую силу.

К вечеру Виталий Евгеньевич принес воды и дров. Загнал в сарай собак и привязал их там, чтоб не убежали в деревню. Ветер настолько разошелся, что трудно было устоять на ногах. Это здесь, в километре от берега, а что творится сейчас в море!

Виталий Евгеньевич и Ульяна Семеновна были людь-

ми пожилыми, обоим за пятьдесят, оба из коренных поморов. Непогода их не пугала. Если есть продукты, вытоплена печь, вода принесена, а в углу поленница сухих дров — любую непогоду можно переждать. Они сидели у керосиновой лампы, перебирали сети и молчали. Порой за окном ослепительно вспыхивала молния, и почти тут же обвально грохало, так сильно, раскатисто, что Ульяна Семеновна мелко крестилась и вздыхала.

Потом послышался вроде гул реактивного самолета. Когда он прошел над ними, оба подняли головы.

— И что их в такую погоду носит? — подумала вслух Ульяна Семеновна.

— Люди военные. Велено, и летят, — наставительно произнес Виталий Евгеньевич.

На этом разговор иссяк, и супруги еще часа два молча занимались сетями. Потом Ульяна Семеновна разобрала постель, Виталий Евгеньевич дунул в лампу, и оба легли спать.

Первой проснулась, услышав лай, Ульяна Семеновна. Некоторое время она лежала, раздумывая, чего это собаки подняли шум. «Никак медведь? — встрепенулась Ульяна Семеновна, и сон отлетел от нее. — Подерет ведь собачек, проклятый!»

Который час на дворе, понять было невозможно. Темнота в избе стояла густая, как вар. Но сразу услышала Ульяна Семеновна и дикий вой ветра, и грохот волн — буря разыгралась нешуточная. «Господи, помоги тем, кто в море», — подумала женщина. И тут собаки залаяли так, точно и в самом деле медведь вломился в сарай...

— Отец, ты не слышишь, что ль? Мишка, кажись, балует.

Тут они услыхали шаги. Грузно ступая, зверь обходил заимку кругом. Люди в доме замерли, боясь вздохнуть. Зверь останавливался, по-видимому прислушиваясь, и, постояв некоторое время, шел дальше, точно ощупывая избушку.

— Да как же это? Всегда брал ружье, а нынче не взял! — сокрушался Виталий Евгеньевич и соображал, как быть, если косолапый полезет в избу. — И топор-то не найти в этакой темнотище!

Однако не такая уж была темнотища: единственное окошко заметно посветлело. Вдруг черная тень заслонила окно. Кто-то вглядывался оттуда в избу. Хруст-

нуло, зазвенело, рассыпавшись по полу, стекло. Грохнула свалившаяся внутрь рама, и то темное сразу просунулось наполовину в тесный оконный проем...

Гундаревы раздели потерявшего сознание летчика. Ульяна Семеновна перевязала глубоко разрезанную стеклом руку. С полчаса они растирали его шерстяным свитером Виталия Евгеньевича, переодели в сухое и уложили на единственную в доме кровать, укрыв двумя одеялами. Летчика начала бить дрожь. Его трясло будто в каком-то припадке, вроде падучей. Муж и жена навалили на парня все теплое, что нашлось в доме.

— Это откуда ж он таковский выбрался? — размышлял Виталий Евгеньевич. — Неужто из моря?

— Из моря, из моря, откуда еще, — закивала Ульяна Семеновна. — Вишь, в этой штуке был, — она показала на оранжевый спасательный жилет.

— Нет, из моря сейчас никак невозможно выйти, — усомнился Виталий Евгеньевич, прислушиваясь к прибою. — В такой шторм коли сразу не потонешь, так на берег все одно не выйдешь живым. Закатает волнами до смерти. Нет. Это невозможное дело, — сказал Виталий Евгеньевич решительно. — И вода опять. Руки ломит. Считай, значит, градусов шесть, больше никак не будет. Это в спокойной воде час, ну два от силы можно держаться... (Природный помор Гундарев не ошибся: по показаниям приборов температура воды в море была тогда 5,9 градуса.)

— Отец, поехал бы ты, слышь, к военным, сказал про парня. Ищут его небось.

— Дело говоришь, мать, — согласился Виталий Евгеньевич и начал собираться: воинская часть располагалась неподалеку.

Ходики на стене показывали восемь утра, когда Ульяна Семеновна услыхала во дворе треск мотоцикла. Она подошла к кровати и вздохнула. Ни она, ни муж ее, да, пожалуй, никто из постоянно живущих у моря, в море работающих, тут добывающих пропитание себе и своим детям людей не поверил бы, что парень, трясшийся от озноба под горой одеял, полушубков, телогреек, продержался в студеном штормовом море больше семи часов, сумел преодолеть бушующую полосу прибоя и вышел на берег...

Когда Смагин в первый раз вынырнул из темноты и тишины, то увидел возле себя пожилую женщину с добрым круглым лицом, почувствовал тяжесть нава-

ленных на него одеял, но еще не был способен как-то оценить или хотя бы признать реальность увиденного. Однако от того, что эта милая женщина была рядом, Смагину стало так хорошо и покойно, что он тут же заснул снова. Снилось: он сажает поврежденный самолет. Валентину пришлось однажды вести такую посадку — когда работал диспетчером в Симферопольском аэропорту. Тогда все прошло удачно, а сейчас Смагин никак не мог наладить связь с экипажем. Иногда связь появлялась, и он ясно слышал напряженно-спокойный голос пилота и начинал выводить самолет на посадочную глиссаду. Из стеклянной диспетчерской будки он видел большую пассажирскую машину, тяжело тянущую к последнему развороту на одном моторе... Временами связь с экипажем пропадала, самолет исчезал на экране локатора, и от ужаса Смагин мгновенно покрывался ледяным потом. Он уже не вызывал, он кричал изо всех сил, требуя борт на связь. Борт молчал. Но возникало лицо женщины — круглое, доброе, только теперь оно было похожим и на лицо его матери, и на лица Любы и Маринки. Оно светило, как далекий маяк. Внезапно борт вышел на связь. Он был уже на посадочной глиссаде... Смагин отчетливо видел скользящую к земле машину. Самолет шел с сильным левым креном, и Валентин договаривался с пилотом, чтобы тот по его команде обязательно выбрал крен перед приземлением. «Только бы не пропала связь!» — умолял Смагин, наблюдая за снижением самолета. Подступал последний момент, самый последний, когда он должен дать пилоту команду...

...После окончания Ульяновской школы высшей летной подготовки Смагин, как один из лучших выпускников, был направлен в крупный аэропорт — Симферопольский. Работал диспетчером на пункте управления «Старт», потом на пункте системы посадки. Получилось так, что едва не в первые дни Смагину пришлось сажать аварийный самолет. Тот самый, что мучил его во сне. Машину посадил он тогда отлично, не испытывая сковывающего страха или сомнений, не оглядываясь на начальство в ожидании подсказки. После этого его признали, называли прирожденным диспетчером и до последнего препятствовали уходу в морскую авиацию. А Смагин, проработав четыре года диспетчером, написал несколько рапортов командованию и в марте 1975 года в форме морского летчика прибыл на Север.

Полеты настолько захватили его, что, кроме радиолюбительства, ничему, кажется, не осталось места в сердце. Но за сегодняшнюю ночь он многое увидел иначе.

Вот и этот самолет, совершавший посадку на одном моторе, вернулся к нему. Гудя единственной живой турбиной, он рулил к зданию аэровокзала, и Смагина поздравляли все, кто находился в стеклянной будке диспетчера. Его хлопали по плечам, трясли, а он смотрел на разворачивающийся самолет и... Странное дело, звук турбины почему-то напоминал шум автомобильного мотора!..

Из воинской части прибыла машина. Двое солдат перекладывали Смагина на носилки. Тут он проснулся окончательно. «Погодите, ребята», — сказал солдатам и начал вставать сам. В комнатке было сумрачно, мало света пробивалось из крохотного оконца. Рама уже была вставлена, выбитое Смагиным стекло аккуратно заделано фанеркой.

— Сам встал, сынок? Долго жить будешь! — напутствовала Валентина женщина в пуховом платке, наброшенном на голову. Смагин узнал ее. Это была та женщина, из сна. Рядом стоял невысокий мужчина в толстом, домашней вязки свитере. Лицо у мужчины было морщинистым и красноватого оттенка — такой бывает у людей, постоянно работающих на открытом ветру.

Вот так они и остались в памяти Смагина — муж и жена Гундаревы. Их простые лица, их ласковые голоса.

В тот сентябрьский день Смагин на какое-то время вернулся в детство. Взрослый человек, старший лейтенант Смагин, смотрел на мир взглядом новорожденного. Впрочем, это продолжалось недолго. Он стремительно взрослел, возвращаясь в свое обычное состояние, в привычный мир. Но все же, когда в воинскую часть прилетели на вертолете командир части и генерал из штаба ВВС Северного флота, Смагин отрапортовал с азартом четырнадцатилетнего мальчишки, а на вопрос генерала, что думает делать дальше, он с открытой детской улыбкой отчеканил, что не мыслит жизни без авиации. Генерал тоже улыбнулся, но в глазах его не таяла настороженность. Смагин эту настороженность заметил, и она показалась ему обидной. Взгляд генерала — а это был знаменитый в свое время и по сей день летающий летчик — можно было по-

нять так: «Твой ответ, конечно, хорош. Значит, то, что случилось, не испугало тебя. Но с окончательными выводами подождем». Этот взгляд генерала потом не раз вспоминался Смагину...

Почти год после той ночи он жил и летал спокойно. Почти год. И только тогда начал понимать, что с ним что-то случилось.

Взглянуть смерти в глаза, не дрогнуть, не отвернуться и сделать то, что нужно, — это храбрость. Но храбрость-вспышка. А вот бороться со смертью несколько часов подряд, до костей промерзая от ее холода, — это другое. Чтобы победить здесь, надо принести невозвратимую жертву. Как при длительном голоде, который сначала съедает жировую прослойку, потом мышцы; но если он коснулся мозга, то, даже выжив, будешь другим человеком.

Слишком долго он находился рядом со смертью. От такого соседства клетки перерождаются. Семь с лишним часов в осенней воде холодного моря дорого обошлись Смагину — они отняли радость полета. Ярко горевший свет погас в его душе.

Подсознательно Смагин чувствовал, что тронул по-настоящему больное место, а тронув, понял, что болезнь намного серьезнее, чем он предполагал. Ведь до сих пор жизнь без полетов для него просто не существовала.

Он прятался от себя. Старался как можно реже оставаться один. Все свободное время проводил с женой и дочкой. Если их не было, забирался в свой рабочий уголок, где лежал нетронутым слой пыли. Вот еще один симптом болезни: почти год он не прикасался к паяльнику.

...Если утрачен интерес, самая простая и легкая работа становится постылым, рабским трудом. Штурманское дело, раньше нисколько не утомлявшее его, сейчас изматывало так, что к концу полетов он едва добирался до дома. Смагина постоянно мучили сомнения в правильности сделанных расчетов. Внезапное жуткое ощущение, что допущена непоправимая ошибка, пробуждало его среди ночи, и он часами лежал с открытыми глазами, глядя в потолок, и снова, как заведенный, считал, отлично понимая, что работа эта бесполезна, так как избавить от сомнений все равно не может. Волнующее, стремительное, азартное дело, которое он еще не-

давно так любил, стало его крестом, наказанием непонятно за что.

В глубине души он все-таки надеялся, что состояние его — временное. Пройдет месяц, два, три, тучи развеются, и снова полеты будут доставлять ему радость. Но месяцы проходили, прошел еще год, лучше Смагину не становилось. Усталость накапливалась, и теперь даже ребята из экипажа стали замечать, что с Валентином творится неладное.

Однажды Смагин, проснувшись среди ночи и отыскивая очередную ошибку в расчетах, услышал, как тихо всхлипнула рядом жена.

— Люба, ты что? — тихонько спросил он. Но жена молчала. Может, всхлипывала во сне? И вдруг такая острая жалость возникла в нем, такой болью отозвалась, что он разом забыл все свои беды. Вспомнились беспокойные взгляды жены, которые так раздражали его, вопросы, от которых он отмахивался. Смагин вспомнил, что и Маринка последнее время смотрит на него тревожно, как и Люба. Как мог он не замечать, что мучает дорогих людей?! А ведь они однажды уже спасли его! Если бы не те два маяка по имени Люба и Маринка, к которым он тянулся из последних сил и даже потом, когда последние силы кончились, он не выбрался бы живым на берег.

Он увидел фигуры двух пожилых людей на пороге вросшей в землю избушки. Они махали ему, и на их лицах было столько доброты. Смагин понял, что независимо от того, как будет жить дальше, он должен еще раз увидеть этих людей.

Утром Смагин рассказал жене о том, что надумал этой ночью. Заодно рассказал о двух маяках. Получилось это совсем не страшно, а даже забавно, и дочка закричала радостно: «Большой маяк — мама, маленький — Маринка! Вот здорово!» Глядя на нее, смеялся и Валентин. Смагин боялся, что Любе его затея покажется наивной прихотью, но Люба сразу согласилась: ему непременно нужно съездить в ту деревню и встретиться с супругами Гундаревыми. Единогласно решили (жена подсказала), что лучшим подарком для людей, редко бывающих дома, будет хороший транзисторный приемник. Люба вытащила из семейного альбома фотографию, где были сняты все трое: «Скажи им, что они спасли не только тебя, но и нас с Маринкой...»

И снова в сентябре — так совпало — Смагин уви-

дел деревню. Вернее, видел, как впервые. Деревня была не очень большая — три десятка рубленых домиков среди кумачово горящих осенних березняков. День, как по заказу, солнечный, яркий. Холодный воздух насыщен йодистым запахом близкого моря. Смагин подошел к первой избе на околице, постучал. Послышались медленные шаги. Сухонькая старушка открыла двери и без удивления, взглянув прямо и приветливо, сказала:

— Здравствуй, мил человек. Проходи в избу.

От этой спокойной доверчивости, доброй открытости таким теплом повеяло на Смагина.

— Гундаревы мне нужны, бабушка.

— Гу-у-ндаревы-ы-ы? — протянула-пропела старушка. — Так у нас Гундаревых, мил человек, почитай, полдеревни. Как зовут-то хоть?

— Ее вроде баба Уля, а его как, не помню, — признался Смагин, чувствуя, что тоже старается говорить ласково.

— Ну она-то Семеновна будет, а его Виталий Евгеньевич, — тотчас поняла старушка. — Ты, мил человек, до маяка дойди, тут недалеко, и дорога одна только, прямо к морю. Там мужчина на маяке, тоже Гундарев. Он тебя подвезет.

Человек, работавший на маяке, не удивился ни появлению Валентина, ни его просьбе. Минут через двадцать, закончив какое-то неотложное дело, он завел свой мотоцикл, и они помчались, разбрызгивая лужи на осеннем проселке. Возле дома мотоцикл яростно атаковали две лайки. «Вот они, мои милые!» — узнал их Смагин, вспомнил, как за воем ветра и грохотом волн услышал их звонкий лай, как они заливались и скакали вокруг него в сарае. Собаки были черно-белые с упруго закрученными хвостами. Они кидались с таким азартом, что, кажется, остановись мотоцикл — разорвут в клочья. Но как только колеса перестали крутиться, собаки утратили к гостям всякий интерес и равнодушно отошли в сторону.

Во дворе у знакомого Смагину сарая двое мужчин возились с лодкой. Пожилого Смагин признал сразу...

Виталий Евгеньевич некоторое время смотрел на Смагина, потом широко улыбнулся:

— Летчик! Валентин!

Зашли в дом. Ульяна Семеновна подняла глаза от штопки, привстала. На круглом лице ее ясно читались все чувства.

У Смагина было такое ощущение, будто после многих лет скитаний он вернулся в дом, где прошло его детство.

Валентин помог Гундаревым — к Виталию Евгеньевичу в горячее время приехал сын, девятиклассник Валера, — перетащить на берег лодку и сети, вызвался вместе с ними ставить. Но его не взяли. Сказали: вечером проверим, счастливый ты человек или нет.

— Как проверите? — поинтересовался Смагин.

— Примета такая: новый человек приезжает, его берут сети проверять. Если легкий, счастливый, значит, много рыбы будет, — объяснил Смагину Валера.

...Из первой сети взяли больше сотни крупных, сильных рыбин. Такой улов семги удивил даже видавшего всякое Гундарева-старшего.

— Ну, брат, счастья, однако, у тебя на пятерых! — сказал Виталий Евгеньевич. — Тебе по-настоящему рыбаком бы надо стать.

Смагин не возражал. Он действительно был счастлив сейчас. Как бывает счастлив работящий и удачливый человек.

Когда лодку развернули к берегу, в загустевших сумерках резко обозначилась темная полоса далекого берега. Два огня горели над ним, как две ранние звезды.

— Маяки зажгли, — нарушил тишину младший Гундарев.

— Рано нынче зажигают, — отозвался старший.

И в лодке опять установилось молчание. Только скрип уключин да еле слышное шипение раздвигаемой лодкой воды.

Это была такая хорошая, светлая тишина, какая настает в природе после долгих бурь и ненастий, когда на земле и в небе, а главное — в душах людей, пусть ненадолго, воцаряется прозрачная чистота. В такие дни и часы сами, без труда и напряжения, решаются мучительные вопросы, затихают ссоры, прощаются многолетние обиды. Душа человеческая, забитая, загнанная сутолокой страстей, распрямляется, расправляет крылья.

Смагин набрал полную грудь холодного воздуха, задержал сколько мог, выдохнул и улыбнулся. Почувствовал, что здоров, силен и молод. Что впереди у него долгая жизнь, в которой можно сделать столько хорошего. Он как-то сразу заскучал о жене и дочке, он понял, что очень хочет летать; понял и то, что любое дело, за которое он возьмется теперь, будет ему в радость.

Он пережил, переломил — он переплыл наконец — свою болезнь. Смагин почувствовал прилив сил, который пришел к нему и в ту горькую осеннюю ночь, когда, захлебываясь в ледяной воде и теряя не только силы, но само желание жить, он увидел дальние огни маяков.

Эти огни для того и зажигают, чтоб не дать людям сбиться с пути, спасти терпящих бедствие.

Смагин, не отрываясь, смотрел на две яркие звездочки, горящие над темной чертой далекого берега, и знал, что больше никогда не потеряет их из виду.

Эффективность действий сегодняшней противолодочной авиации неизмеримо возросла за счет создания новых самолетов и вертолетов с автоматизированными поисково-прицельными системами, за счет модернизации средств поиска и поражения подводных лодок.

По своему боевому значению противолодочная авиация вышла на ведущее место среди других родов авиации ВМФ — в борьбе с подводными лодками противника ей отводится главная роль.

ПРОТИВОЛОДОЧНИКИ

— Убрать шасси! — приказал Васильев.

— 400 метров. Номинал, — доложил борттехник. Это значило, что двигатели работают нормально. Машина набирала высоту.

— Я 408-й. Исходный пункт маршрута. Прошу задание.

— 408-й, по заданию! — кратко ответил Васильеву руководитель полетов.

Капитан Валерий Васильев посмотрел вниз. Говорят, в войну подводные лодки искали визуально. Неужели в этой зеленой непрозрачной воде можно что-нибудь увидеть? Сейчас подводные лодки движутся на большой глубине, их и приборами-то услышать непросто. А атомные вообще почти бесшумны.

Комсомольско-молодежный экипаж противолодочного корабля летел на поиск. Семь человек, средний возраст двадцать семь лет, но на их счету уже несколько обнаружений. А ведь — без преувеличения — иголку в стоге сена найти легче, чем подводную лодку в океане.

Вот все они сидят рядышком в просторной кабине и работают. Валерий больше всего любил именно такую полетную обстановку: ни одного лишнего слова и в то же время ясное ощущение, что все здесь, рядом. Наверное, это и называется чувством локтя.

Горячий, увлекающийся Женя Попов — правый летчик, он же правая рука командира. Спокойный, уравновешенный, как и положено первому штурману, Леня Стовпяга. Самый молодой из ребят — второй штурман Леня Лемешко, отличный специалист по бомбометанию и торпедированию. Штурман-оператор Коля Ефимов — старший в экипаже, кавалер ордена Красной Звезды, тонкий мастер, способный уловить работу винтов лодки и в жестокий шторм. Старший борттехник Валера Григорьев — специалист-инструктор. Он из тех людей, кого откровенно любит техника. Однажды они несколько тысяч километров тянули над морем на трех двигателях, и Васильев был спокоен, потому что рядом работал его тезка. И наконец, старший бортовой оператор Володя Михайлов — человек, способный передавать и принимать радиограммы даже во время полярных сияний или когда радиоволны начинают сходить с ума от близости магнитного полюса. Сейчас командир не представляет себе, как он жил без этих ребят.

Валерием его назвали в честь Чкалова. Словно оправдывая это имя, он с ранних лет мечтал поступить (и поступал!) в училище летчиков-истребителей. Но судьба изменила курс, и пошел Васильев в другое летное училище, хотя знал, что придется пилотировать большие самолеты, и жалел о стремительных перехватчиках. Когда же начал летать в экипаже, эта досада незаметно рассеялась. Теперь, если бы Валерия спросили, он совершенно искренне сказал бы, что летать в одиночку ему неинтересно. Иной раз Васильеву кажется, что и самолету приятно, когда все они влезают в кабину и рассаживаются по своим местам...

— Командир! Удаление 100, — сообщил штурман.

Они летели уже несколько часов, до района поиска оставалось всего 100 километров.

— Экипаж, приготовиться к снижению. Радисту читать карту, — приказал Васильев.

На высоте 3000 метров вошли в облака. Теперь многое зависело от того, где находится нижний край облачности. Если низко, придется снова набирать высоту и искать с помощью РЛС (радиолокационной станции), если высоко, предстоит магнитометрический поиск.

Вышли из кучевых облаков и сразу увидели море. Оно, как и можно предполагать, на таком громадном удалении от всяких берегов было пустынно. На минимальной высоте перешли в горизонтальный полет, и Васильев дал приказ на включение станции. Теперь он будет вести тяжелый самолет над самыми волнами и по команде штурмана, рассчитывающего галсы, разворачивать машину и ложиться на обратный курс. Все разговоры замрут. Никаких подключений приборов. Полная сосредоточенность! Корабль, сплошь начиненный электроникой, будет всматриваться, вслушиваться в подводную тишину. И так час за часом...

— Командир. Отписка *!

Это всегда неожиданно, как выстрел. Даже самолет, кажется, вздрагивает от этих слов. Отписка! Начинается «охота»!

Прежде всего проверка. Отписка может быть ложной, поэтому Васильев переводит машину в набор высоты, разворачивается, и в том месте, где зафиксировано присутствие объекта, штурман сбрасывает маркерный буй. Затем они выбрасывают буи с таким расчетом, чтобы прослушать всю зону. Один за другим красные цилиндры буев падают в воду, из них опускаются в глубину гидрофоны.

Успех работы теперь зависит от «музыкального» слуха штурмана-оператора. Сможет ли он среди бесчисленных шумов моря уловить нужный, за которым и «охотится» самолет? Коля Ефимов сейчас главный человек в экипаже.

— Командир, второй буй! Работа от цели. Классифицирую! — Ефимов включает магнитофон.

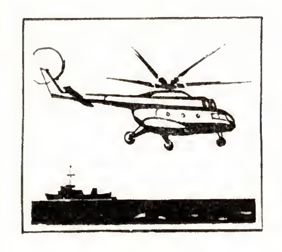
— Понял, — отвечает Васильев. Он буквально видит, как в темноте и холоде глубины ровно движется громадная сигара подводного крейсера.

Противолодочный самолет не только разведчик —

* «Всплеск» на экране поискового прибора.

в его задачу входит и «уничтожение» цели. Слово «уничтожение» в нынешние, мирные дни мы пишем в кавычках. Но летчики отлично знают — это не раз проверялось на учениях — подводная цель, взятая в захват электронными средствами наведения, практически не имеет шансов на спасение.

Командир вновь набирает высоту. В эфир уходит радиограмма: «Задание выполнено».



СПАСЕНИЕ РЫБАКОВ

Рассказ старшего бортового техника вертолета Ми-8 капитана В. И. Руденко

Мартовское утро выдалось теплым и солнечным. И хотя накануне газета «Калининградская правда» опубликовала предупреждение синоптиков об опасности выхода на лед, в Куршском заливе в тот субботний день, как говорится, яблоку негде было упасть. Некоторые даже оставили возле лунок машины и мотоциклы.

К полудню северо-западный ветер стал усиливаться. Голубое небо затянули плотные кучевые облака. По открытым участкам залива покатились тугие волны. Циклон, примчавшийся из Атлантики, взломал припай вдоль Куршской косы и погнал лед от берега. Лишь в одном месте на всем десятикилометровом побережье оставалась узкая перемычка. По ней часть рыбаков, вовремя заметивших опасность, успела покинуть лед. Но большинство даже не подозревало о надвигающейся беде. Любители подледного лова продолжали бурить лунки на уже дрейфующем льду, закидывать удочки...

Сигнал бедствия поднял по тревоге дежурный экипаж капитана Александра Лаврентьева. Он вылетел на ледовую разведку около двух часов дня, когда видимость была приличной. Но ветер усилился еще больше, и машина на курсе удерживалась с трудом.

Наш экипаж, возглавляемый капитаном Владимиром Горбуновым, был поддерживающим. Мы входили в звено спасательных вертолетов, но подключились к поиску рыбаков позже, с наступлением темноты.

Капитан Лаврентьев повел вертолет вдоль кромки

льда, предупреждая людей об опасности. За борт летели завернутые в куски шланга записки: «Вы отрезаны от берега. Держитесь, поможем». Прочитав записки, рыбаки стали собираться в небольшие группы. Старший борттехник Александр Хорошевский выстрелил красной, затем зеленой ракетой. Он указывал направление, где еще имелась ледовая перемычка. Но вскоре оборвалась и эта ниточка, по которой можно было сойти на берег.

Для спасательной операции были выделены лучшие экипажи. Вновь поднялся в воздух вертолет летчика первого класса Лаврентьева, награжденного за умелое освоение авиационной техники орденом Красной Звезды. С одной из льдин дежурный экипаж снял 18 рыбаков, совершив два рейса до наступления темноты. Сначала Лаврентьев принимал людей на борт по веревочной лестнице, спущенной с высоты 25 метров. Но удерживать вертолет при сильных порывах ветра на такой высоте было трудно. К тому же по лестнице может подниматься лишь один человек. Поэтому в следующие рейсы экипажи снижались до полуметра. Это позволяло размещать рыбаков в вертолете за считанные секунды. Но каким тонким должен быть расчет!

К вечеру налетели снежные заряды, видимость практически упала до нуля. На белом поле залива появились полыньи. Льдины наползали друг на друга, ломались и крошились. Ледовые островки уменьшались с каждым часом. Наибольшую тревогу вызывали те, кто дрейфовал в районе поселка Рыбачьего, — их относило в глубину залива. Отрыв от берега достиг двух с половиной километров. На одной из льдин дежурный экипаж обнаружил 28 человек. Они сгрудились в середине, не рискуя подходить к краям, — льдина могла перевернуться. Лаврентьев быстро оценил обстановку. Зависнув над самым льдом, он высадил капитана Хорошевского и бортфельдшера прапорщика Владимира Салаутина. Они успокоили рыбаков, разделили их на группы, оказали первую помощь. За три рейса все были перевезены на берег.

Высаживался на льдины и руководитель полетов капитан Юрий Миронов. Он определял порядок эвакуации людей, подыскивал места, наиболее безопасные для спуска вертолетов, поддерживал радиосвязь с экипажами, подсказывая самые короткие маршруты.

Однако никто не знал в точности, сколько еще ры-

баков находится в опасности. Десятки рассеянных по заливу льдин с людьми, видимых днем, продолжали плавать и вечером, в кромешной тьме, давая о себе знать лишь проблесками слабых костров. Рыбаки жгли все, что могло гореть: ящики, санки, одежду. Ведь огонь служил ориентиром для летчиков.

Теперь в работу включился и наш вертолет, пилотируемый Владимиром Горбуновым. Мы дали возможность дежурному экипажу передохнуть немного, но вскоре он опять продолжил поиск людей и вел его с нами до 5.30 утра. Во время спасения людей использовались и посадочные фары вертолета. Но густой снег и пар, поднимавшийся с открытой воды, преграждали путь световому лучу. Фары мы зажигали в основном, когда зависали, едва не касаясь колесами льда.

Рыбаки подсвечивали нам не только кострами. Некоторые встречали наш вертолет, включив на полную мощность фары своих мотоциклов, мотороллеров, мопедов. Технику мы, конечно, на борт не брали. Времени и для спасения людей было в обрез.

Поначалу за один рейс удавалось перевозить по 10—11 человек. Затем по мере расхода топлива грузоподъемность вертолета увеличивалась. К рассвету мы уже могли поднимать со льда до двадцати рыбаков.

Трудные день и ночь были позади. Общими усилиями авиаторы сняли с плавающих льдин 171 человека. А всего за сутки на берег было выведено и вывезено три тысячи любителей подледного лова. Ни один из них не пропал. За участие в этой спасательной операции в числе других вертолетчиков получил награду и я — медаль «За боевые заслуги».

ОГНЕННЫЙ КОМСОРГ

...Воинский эшелон увез Жаркова из Кировской области на Дальний Восток. В одном из писем в город Яранск, где жили родители, он, не рисуясь, написал: «Привет от вашего дальневосточного защитника!»

В его семье не было профессиональных военных. Мать Галина Ивановна работала учительницей в шко-

ле, отец Виктор Александрович — строителем. Старший брат Валерий тоже служил на Тихом океане, матросом, потом стал студентом Марийского политехнического института. А вот Александр с детства мечтал стать военным. Он много читал об армии, знал биографии видных полководцев. На книжной полке среди его любимых книг хранились «Разгром» А. Фадеева, «Рожденные бурей» Н. Островского, «Дом сержанта Павлова» Л. Савельева. Позднее туда добавилась военная проза Петра Проскурина.

Жарков быстро сходился с людьми. Общительный, добродушный, отзывчивый, он становился душой любой компании. И служба в авиации флота давалась ему легко. Вскоре его назначили командиром отделения. Потом приняли в ряды КПСС.

После срочной Александр, верный своей мечте, остался в Вооруженных Силах. Он с отличием окончил школу мичманов и прапорщиков и был назначен инструктором по комсомольской работе в школе младших авиационных специалистов. Чуткость и доброта помогли Жаркову быстро завоевать авторитет среди матросов. Он никого не наказывал, но порой провинившийся новичок предпочел бы взыскание его осуждающему взгляду.

...Когда потребовалось потушить пожар в тайге, прапорщик Жарков в числе первых попросился в спецотряд. Александра назначили комсоргом роты, которой предстояло вступить в схватку с огнем.

По прибытии на место матросы разбили палатки. В одной из них после отбоя долго не затихал смех. В палатку заглянул дежурный по лагерю прапорщик Николай Рычков:

— Хватит, орлы! От вашего гогота никто уснуть не может!

— Не волнуйся, выспимся! — улыбнулся Жарков. Он развеселил своими рассказами ребят, и им явно не хотелось отпускать комсорга.

— Завтра тяжелый день! — напомнил Рычков. — А если не хочешь спать, иди подежурь, а я за тебя посплю!

— Ладно, будем спать! — сдался Жарков.

Палаточный лагерь, разбитый на берегу речушки Максимовки, проснулся рано: подъем сыграли в 5.30. Взяв двухдневный запас продуктов, матросы ушли навстречу огню.

Перед выходом капитан Пашков дружески угостил Александра шоколадной конфетой. Жарков с присущим ему юмором и озорством тут же спросил:

— Товарищ капитан, разрешите поделиться с прапорщиком Рычковым?

Офицер с улыбкой кивнул. И Саша разломил конфету пополам...

У подножия сопки, где бушевал пожар, снова разбили палатки. Капитан Пашков связался с базовым лагерем, доложил о начале работ. Вперед двинулись взрывники. Они валили деревья, а следом матросы, вытянувшись в цепочку, расчищали просеку от упавших стволов. Просека должна была отсечь зону пожара от основного массива.

Огонь шел по тайге быстро, быстрее, чем предполагали. Сверху уже слышался треск горящих деревьев. Это заставляло всех работать отчаянно. Если не успеть довести «коридор» до конца, все пойдет насмарку.

Напряжение нарастало с каждой минутой. Прапорщик Жарков вместе с матросами оттаскивал подорванные деревья на обочину, рубил кустарник, убирал сухую траву, листья — все, что могло послужить мостиком, по которому огонь грозил перекинуться на другую сторону.

— Что, жарко, Жарков? — крикнули Александру.

— С моей-то фамилией! — в тон ответил комсорг, разгибая мокрую спину.

Тут на просеку скатились взрывники, которые валили кедры на макушке сопки. Жарков знал — это бывалые ребята, но вид у них был такой, будто следом гнался разъяренный медведь.

Прапорщик первым понял опасность: сильный ветер перебросил через отсечную просеку верховой огонь. И тотчас же пламя понеслось вокруг сопки за спиной ничего не подозревавших матросов. А впереди на них неотвратимо надвигалось море огня.

Для спасения оставалась лишь узкая щель, и Жарков стал уводить туда неопытных ребят. Они задыхались от дыма и быстрого бега. Падали и снова вставали на ноги...

На Александре уже дымилась одежда, когда он заметил, что среди курсантов нет Алексея Крохалева. Комсорг начал звать пропавшего, но ответом ему был шум близкого огня. Тогда прапорщик повернул назад, решив, что молодой матрос потерял ориентировку.

За спиной Жаркова замкнулось огненное кольцо. На просеке схлестнулись два бушующих огненных вала...

Когда все стихло, раздалась команда:

— Пересчитать людей!

Не было прапорщика Жаркова, матроса Крохалева и одного взрывника. Двое последних через несколько минут подошли к месту сбора. Алексей Крохалев в самом деле сбился с пути, но его вывел из огня взрывник.

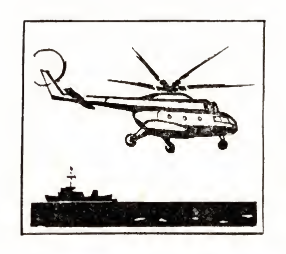
Курсанты долго звали Жаркова. Тайга откликалась сухим, бескровным эхом. Потом, развернувшись в цепь, матросы стали прочесывать сожженную местность.

Жаркова нашли. Рядом лежал кусочек оплавленного металла — все, что осталось от походного котелка...

С детских лет он привык все делать первым. Не потому, что любил показать свою удаль, а потому, что считал — так надо. Эту убежденность он пронес через свои неполных 22 года. Еще школьные друзья знали: на Сашу можно положиться. В трудный момент он никогда не прятался за чужую спину. Ему нравились некрасовские строки:

Иди в огонь за честь Отчизны,
За убежденья, за любовь!

Орден Красной Звезды был посмертной наградой прапорщику Александру Викторовичу Жаркову — за мужество при исполнении воинского долга.



НЕЛЕТНАЯ ПОГОДА

Если вам захочется представить край света, где безнадежно глохнут последние ростки жизни, где мрак и холод, где ледяная вода облизывает голые камни, — это и будет маленький гарнизон на берегу сурового северного моря, о котором наш рассказ. Живут здесь несколько десятков солдат и матросов под командой капитана Новикова, а связывает их с остальным миром радио да большой зеленый вертолет Ми-8.

Вертолеты прилетают сюда издалека и дежурят, сме-

няя друг друга. Для перелета используют, как правило, короткие часы относительного просветления, которое бывает в зимнем Заполярье только в самой середине дня.

На дежурство заступал экипаж Александра Ревина. Полет проходил спокойно. Штурман Слава Кириченко прокладывал привычный курс. У борттехника Толи Збавителя дел не было, и он просто смотрел вниз. Под вертолетом — еле заметное движение моря. Покрытое толстым льдом, заметенное снегом, оно напомнило бескрайнюю зимнюю степь. Видимость для декабря была неплохая, воздух неподвижен — словом, летная обстановка идеальная, и Ревин мельком подумал, что это не к добру. Слишком хорошая погода на Севере всегда вызывает подозрение, как, скажем, ласковая речь сварливой женщины.

На посадку заходили со стороны моря, командир уже отчетливо видел перед собой мягкий изгиб берега и представил, как сменный экипаж, побросав вещи в вертолет, ставит на проигрыватель пластинку...

Это была традиция. Когда подойдет срок и их будет сменять новый экипаж, Ревин поставит ту же пластинку с расчетом, чтоб, когда ребята ввалятся в домик летного состава, их встретил хрипловатый утесовский баритон: «Та-ак будьте здоровы, жи-ивите богато».

Ревин усмехнулся, вспомнив, как однажды он вот так же поставил пластинку, но прилетевший экипаж перед самым приземлением получил срочное задание и, развернувшись, ушел на юг. Ну а они побрели обратно, открыли дверь, и молодой Утесов подбодрил их: «...жи-ивите богато, а мы уезжаем до дому, до хаты». Тогда Ревину очень захотелось швырнуть в проигрыватель тяжелый тюк с вещами, который он вытащил из подготовленного к старту вертолета. Ничего такого Саша, конечно, не сделал. Старая радиола с набором пластинок Утесова была основой культурной программы здесь. К тому же...

В 1974 году трое лейтенантов, только что окончивших Сызранское высшее военное училище летчиков, прибыли на Север и поселились в холостяцком общежитии «Фестиваль», которое в городке чаще называли «Юностью». Обосновавшись, лейтенанты решили: с первой зарплаты они покупают радиолу с пластинками, со второй — телевизор. Все это добро получит

в вечное пользование тот, кто женится последним. Позже всех женился Ревин. Однако ему ничего не досталось. Когда два Александра — Грибин и Ревин — улетели в длительную командировку, предприимчивый Яшка Крутицкий сыграл свадьбу. Телевизор и радиола будто нечаянно оказались у него на квартире. Впоследствии Яшка, сознавая незаконность совершенной акции, привез проигрыватель и пластинки в общее владение всем дежурным экипажам.

...Внезапно спокойный полет прервался. Машину швырнуло в сторону, затрясло, как телегу на кочках. Ревин автоматически выправил крен, чувствуя сильное сопротивление штурвала. Вот они, шутки Севера! Секундами раньше он ясно видел три длинных барака, домики, склад, посадочную полосу, возле которой стояли люди. Прилет вертолета всегда радость. Все исчезло, точно кто-то разом задернул плотный белый занавес. Машина попала в знаменитый в этих краях снежный заряд — шквальный порыв ветра, несущий тучу густого снега.

Заряд пронесся за какую-то минуту, и под ними как ни в чем не бывало открылись посадочная полоса, высокая радиоантенна, забитый льдом залив...

Рассказ дежурного синоптика майора Батищева. Наши места с точки зрения метеорологии — вечно кипящий котел. Над полуостровом будто трасса какая проложена. Все полярные циклоны, как бы они ни двигались, обязательно заглянут сюда.

Тем, кто составляет на Севере прогнозы погоды, нужно иметь нервы из веревок и очень толстую кожу. Мы ведь все материалисты и понимаем, что погода не зависит от наших желаний. Однако за капризы ее отвечают почему-то метеорологи. Но это так, «лирическое отступление» — знаете, порой и синоптику хочется, чтобы его пожалели.

Теперь к делу. Как раз в тот день, 4 декабря, прошел глубокий циклон. Для простоты представьте летящее ядро. Позади него мощные завихрения. Нечто подобное происходит и в «тылу» циклона. Плюс сильнейшие северные ветры. В сочетании с низкой облачностью они рождают снежные заряды. Видимость пропадает полностью. Мокрый снег залепляет глаза, фонари кабин... Заряды особенно опасны зимой. Тут ведь полярная ночь — и без того темно, а прибавьте ветер и снег. Очень сложные условия!

* * *

Приземлились. Ревин с пилотом-штурманом пошли к командиру точки узнавать насчет задания. Борттехник остался с матросами зачехлять вертолет.

В домике летного состава было тепло — сменный экипаж истопил печку. Утесов пел уже другую песню, про Одессу. Толя Збавитель (в первый день была его очередь дежурить по кухне) запустил в кастрюлю макароны. Экипаж садился на «итальянскую диету»: вермишель и макароны в разных вариантах. Словом, все шло нормально. Только ветер временами усиливался и в порывах становился таким крепким, что домик начинал мелко трястись, как в ознобе. Пришлось установить дежурство и по очереди бегать к вертолету. Правда, к колесам поставили «башмаки» и лопасти закрепили, но все равно тревожно.

Так прошло двое суток. Погода вовсе испортилась, ветер достиг 35 метров в секунду. Стали лопаться крепления, которыми были расчалены лопасти несущего винта. Пришлось крепить их к земле стальными тросиками. Но попробуй поймать гибкую лопасть, когда ее раскачивает штормовой ветер! Закрепить же нужно обязательно, иначе лопасть может сломаться. Несколько часов экипаж с помощью матросов ловил играющие на ветру лопасти. Промерзшие, продутые насквозь, вернулись они в свой домик и только успели поставить чай, как зазвонил телефон.

Ревина вызвал начальник точки.

Оказывается, ночью заболел матрос. Фельдшер предположил острый аппендицит. Если диагноз точен, нужно вывозить. На месте операцию не сделать.

— Запросите разрешение, — сказал Ревин.

Капитан только рукой махнул:

— Запрашивали. Полный запрет.

Что ж, другого трудно ожидать. Ограничения для вертолетов начинаются при ветре 15 метров в секунду, а тут в два раза больше, к тому же снежные заряды. И тем не менее с первых слов Новикова Ревин начал готовиться к вылету. Понимая почти стопроцентную безнадежность попытки подняться в воздух, он все равно готовился. Внутренне.

Ревин думал, что надо будет поймать момент относительного затишья — и оторваться. Самая большая опасность угрожала вертолету у земли. На высоте тоже немало сложностей — потеря ориентировки в снеж-

ных зарядах, болтанка, обледенение, которое могло начаться в мощных кучево-дождевых облаках...

И все-таки главное — оторваться. Набрать хотя бы метров 50, потом будет легче.

Пожилой капитан думал о молоденьком матросе Хураме Хусанове, который двумя руками держался за живот и кусал губы от боли. Думал Новиков и об этом длинном молчаливом летчике с мальчишески круглым лицом, который разговаривать-то старается пореже, чтоб ненароком кого не обидеть. Парень, безусловно, был симпатичен, но сейчас капитану хотелось видеть рядом опытного, видавшего виды полярного аса, хоть посоветоваться бы...

Майор медицинской службы Гриценко. В 11.00 7 декабря связались мы с фельдшером-прапорщиком Кошелевым. Сомнений не было — острый аппендицит. Случай тяжелый, оперировать надо немедленно. Об этом я сказал дежурному по штабу авиации флота.

Он только в сторону окна махнул — не видишь, что ли?! А там все непроглядно белое.

Я говорю: это для меня не довод, речь идет о жизни человека. Докладывайте командующему.

14.00. Командующий авиацией флота запросил метеосводку. Ничего обнадеживающего.

Тогда я начал консультировать фельдшера по радио: нужно было хотя бы замедлить воспалительный процесс. Но спасти матроса могла только операция.

16.00. Стали готовить операционную бригаду для заброски. Подобрали двух хирургов, умеющих прыгать с парашютом.

18.15. Из штаба сообщили, что забросить врачей в ближайшее время нет возможности: надо ждать улучшения погоды. Мы ждали. Вскоре у больного начала стремительно подниматься температура: 38... 40... 41 градус! Пошла лихорадка, появились симптомы спутанного сознания, развивалась интоксикация. Стало ясно: в нашем распоряжении не сутки — часы...

Дежурный синоптик майор Батищев. 18.30. Командующий авиацией флота и оперативный дежурный запрашивали погоду каждый час. Мы отвечали, что условий нет. Метеонаблюдатель на месте — матрос Романов сообщал нам, что постоянно идут сильные заряды с крайне ограниченной видимостью. Ветер до 35 метров в секунду, в порывах больше. У нас было не-

много лучше — ветер не превышал 25 метров, но тоже по всем документам абсолютно нелетная погода. Документы — это вовсе не формализм. В них сосредоточен опыт авиации, в том числе опыт всех трагических случаев, связанных с полетами в сложных метеоусловиях. Недаром говорят, что документы эти кровью писаны.

Майор медицинской службы Гриценко. 20.00. Через каждый час мы связывались с точкой. Положение было отчаянное, и самое худшее — ничем по-настоящему помочь нельзя. Между прочим, в такие моменты как раз и приходят неожиданные решения.

Я стоял возле дежурного, смотрел на карту — там висит большая, во всю стену, карта — и думал: как близко, час с небольшим лету, а вот попробуй дотянись. Тут у меня мелькнула мысль. Я подошел к дежурному штурману, попросил посчитать, сколько вертолету лететь через море до своей базы. Оказалось, около двух часов. И тогда предложил этот вариант.

Дежурный синоптик майор Батищев. В 22.00 командующий запросил погоду по новому маршруту. Я доложил, что заряды и ветер на протяжении 50—60 километров, до выхода на море, а дальше по всей трассе погода с ограничениями, но в принципе летная. У нас так бывает. Циклон, смещаясь строго на восток, находился уже далеко. Наш район оказался в тылу циклона, а рядом, буквально в ста километрах южнее, вполне «рабочая» погода...

* * *

Около 23.00 командира вертолета вызвали на КП. Капитан Новиков взглянул на Ревина красными от бессонницы глазами:

— Кажется, полетите. На свою базу.

Сообщение было неожиданным, и Ревин начал прокручивать в голове этот вариант. Но тут радист жестом позвал его: на связь вышел командующий ВВС Северного флота.

— Вылететь можете? — без предисловий спросил командующий, и Ревин сквозь треск разрядов и помех почувствовал, что генерал словно вглядывается в него и ждет не столько самого ответа, сколько тона, каким он будет произнесен. Все неуловимое, несущественное при обычном докладе — пауза, вздох, твердость в голосе — приобретало сейчас решающую важность. Ревин догадывался: командующему наверняка доложили все, что

можно узнать из документов о командире вертолета Ми-8 Александре Ревине, однако анкетные данные и летные характеристики вряд ли дали генералу полную информацию, необходимую для принятия ответственного решения. Вообще-то Ревин мог отказаться, формально имел право на отказ. И никто, даже сам командующий не заставил бы его поднять машину в нарушение летных инструкций. Но Ревин был офицером ВВС флота, а это значит — с того момента, как выбрал профессию, он приготовил себя к выполнению самых сложных заданий, к тому, что в случае необходимости он без колебаний должен рисковать жизнью. И не только собственной, но по трудному праву командира — жизнями подчиненных ему людей.

Впрочем, Ревин не думал обо всем этом. То, что он не откажется, подразумевалось само собой. Его занимало другое: своим ответом он должен убедить командующего, что экипаж вертолета Ми-8 под командованием Александра Ревина, летчика, по стажу работы и классности еще не получившего допуск к полетам в сложных метеоусловиях, сумеет справиться с заданием — крайне рискованным даже для самых опытных мастеров. Все это спрессованно мелькнуло в сознании, и повинуясь безотчетному чувству, Ревин избрал форму сухого, официального доклада о готовности экипажа.

— Значит, сможете вылететь? — будто убеждая себя, переспросил командующий.

— Так точно, товарищ генерал-лейтенант, — подтвердил Ревин.

— Ну что ж, готовьте машину, — сказал командующий после небольшой паузы и строго, но с нескрываемым одобрением, которое тут же почувствовали все на КП, добавил: — Хорошенько подготовься, капитан...

Ревин вышел на улицу и остановился, ослепленный стремительно летящими мокрыми хлопьями. Постоял немного, поднял воротник летной куртки и, пригнувшись, побрел навстречу ветру, всем телом чувствуя его злую, упорную силу. Он шагал, тоже зло и упрямо преодолевая сопротивление воздушного потока. Это было как в детстве, когда плывешь через реку. Холодный быстрый поток несет тебя как одну из бесчисленных щепок или палочек, и ты не замечаешь его, но стоит поплыть против течения, как сразу почувствуешь мощь реки и то, как ничтожны твои силы. Но чувство это надо подавлять, его необходимо перебарывать. Только

кажется, что силы человека малы, что он песчинка. На самом деле человек неизмеримо силен, потому что может поставить перед собой цель. Это Ревин понял давно, с мальчишества, и чем дольше жил, тем больше убеждался в простой справедливости такой мысли.

Нагнув голову, Ревин продирался сквозь несущуюся навстречу снежную массу. Он боролся с ней как с живым существом. На какое-то время позабыл даже, куда идет, настолько захватила его эта борьба, и вдруг вспомнил и встал. Ведь он давно должен был прийти к домику летного состава! Ревин прислушался. Один плотный гул ветра в ушах. В густо летящем липком снегу не было ни малейшего просвета. Даже вдохнуть можно, только отвернувшись в сторону...

Снег кончился внезапно. Было отчетливое ощущение, что снежный заряд перенес его в какое-то незнакомое место. Ревин оглянулся и присвистнул от удивления: огни поселка светились справа и как бы внизу. Потребовалось некоторое время, чтобы осознать бесспорный факт, что его занесло не меньше чем на километр в сторону от поселка, на пологий склон сопки. «Вот оно, коварство северной пурги!» — подумал Ревин и ускорил шаг.

На вертолетной стоянке копошились матросы, расчехляя вертолет. Взяв фонарики, командир и Толя Збавитель сделали предполетный осмотр. По приказанию Ревина вертолет развернули: удар ветра по рулевому винту может бросить машину на землю.

Занесли больного матроса.

Все! Пора взлетать! Мысль, что уже ничего нельзя изменить или отменить, все-таки кольнула Ревина, и он сердито отогнал ее: сейчас надо сосредоточиться на предстоящем деле.

Запустили двигатели.

Когда машина начала приподниматься, ослабляя пружины амортизаторов, Ревин почувствовал вдруг, как же надежна, как хорошо приспособлена для жизни эта промерзшая вглубь земля! Пока... пока шасси не оторвутся от взлетной полосы. После этого земля станет откровенно враждебна. Смертельной опасностью станет она в первые, мучительно медленные сантиметры подъема.

«Только бы заряд не пошел!» — эта мысль то громче, то тише звучала в голове Ревина. Лишиться видимости на пятачке, со всех сторон зажатом сопками, равносильно катастрофе. Но после той закрутки, в которую

попал Ревин, возвращаясь с КП, снегопада больше не было. Может, заряды вовсе прошли? А может, очередной как раз сейчас набегает с моря? Набрать бы высоту — и полдела сделано! Лететь предстояло на необычном для вертолетов, самолетном эшелоне — полторы тысячи метров. Значит, будет сплошная облачность и сильнейший боковик. Потом, после разворота над горлом моря, ветер значительно ослабнет. По крайней мере так обещают синоптики.

Вертолет раскачивало, как елочную игрушку. Ревин беспрерывно работал педалями и штурвалом. «Ну, еще немного, еще», — повторял он про себя, глядя на ползущие в высотомере цифры.

На километровой высоте вошли в облака. К болтанке прибавилась теперь полная слепота. Все ощущения перепутались, и он уже не смог бы сказать, где верх и низ, летит ли машина прямо вперед или развернулась в обратном направлении. Но он и не должен был доверяться чувствам, только два прибора — авиагоризонт и РК (радиокомпас) — говорили правду об «адресе» машины в пространстве. «У РК золотая стрелка, — вспомнилась шутка летчиков. — Куда показывает, туда и лети». Так они и летели — непонятно где, непонятно куда, веря одним приборам. Пылинка среди бурлящих снеговых вихрей.

Внезапно машину бросило вниз. Падение длилось, кажется, бесконечно: «яма» была почти бездонной. Мощный нисходящий поток нес их к земле. Потом в днище ударило с такой силой, словно тяжелый вертолет был футбольным мячом. Отбойный этот удар швырнул машину вверх, и они осели в креслах, чувствуя свинцовую тяжесть перегрузки. Ревин физически ощутил максимальный перегиб плоскостей несущего винта. Винт выдержал, но тут началось... Полное впечатление, что вертолет на максимальной скорости, кренясь и подпрыгивая, мчится по изрытому ухабами полю.

В такую болтанку Ревину еще не приходилось попадать. Вокруг бушевали восходящие и нисходящие потоки огромной силы, особенно тяжело было переносить это, ничего не видя перед собой. Но их наконец нащупали локаторы береговых станций. Вот зачем нужна была высота! Лучи радаров отыскали несущуюся во тьме точку вертолета, взяли в захват, повели — и вроде даже тряска уменьшилась. Голоса операторов, дающих азимут, были ровны и монотонны. Спокоен и голос лет-

чика-штурмана, сообщавшего, что машина на линии пути. Вертолет теперь не казался покорной щепкой.

Над самым горлом моря болтанка оборвалась, точно с ухабистого проселка въехали на асфальт. Конечно, изредка потряхивало, но это уже были пустяки.

— Как он там? — спросил Ревин впервые за эти полчаса, подумав о больном.

— Нормально. В сознании, — ответил Толя Збавитель, оглянулся и подмигнул матросу: держись, мол, бедолага!

Вышли на заключительный этап маршрута и поставили радиокомпас по приводной радиостанции. Можно считать, приехали!

— Командир, посмотри-ка! — в голосе борттехника звучало детское удивление.

Над ними горели звезды. Мелкие ясные северные звезды.

Впереди золотой полусферой светилось зарево большого города.

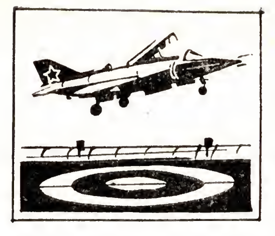
— Собаки залаяли, скоро дома будем, — сказал Слава Кириченко, ставя очередной крестик на карте, и Ревин, не глядя, почувствовал, что штурман улыбается.

— Держите курс 145. Вы идете к третьему развороту, — громко напомнила о себе земля.

— Подтверждаю, — отозвался Ревин и положил машину в правый разворот.

Значительным событием в истории корабельной авиации стало включение в состав Военно-Морского Флота СССР крейсеров «Москва» и «Ленинград». Это были первые корабли специальной постройки, имеющие взлетно-посадочную палубу, ангары и все необходимое оборудование, обеспечивающее длительные действия авиационных групп и управление ими с командного пункта.

Следующий этап развития морской авиации — освоение нового поколения крейсеров «Киев» и «Минск». Эти корабли имеют большое водоизмещение, оборудованы полетной палубой, которая позволяет повысить пропускную способность при взлете и посадке летательных аппаратов, а следовательно, и увеличить количественный состав действующей авиационной группы. Для крейсеров подобного типа был специально создан новый самолет — с вертикальными взлетом и посадкой.



МОРСКИЕ ОРЛЫ

Репортаж с противолодочного крейсера «Минск».

Редкие кучевые облака вдали, казалось, сходились с водой, превращаясь в пенно-голубой прибой. Свежий ветер гнал волну, но на палубе «Минска» не чувствовалось качки. Нелегко раскачать такой крейсер даже Тихому океану. Представьте себе многоэтажный дом, наполовину погруженный в воду, только вместо крыши у него полетная палуба, расчерченная белыми кругами — площадками для вертикального взлета и посадки самолетов.

Есть здесь ангар, подъемники для подъема и спуска боевой техники, посты заправки горюче-смазочными материалами, тягачи, которые транспортируют самолеты, как на любом аэродроме, ремонтные мастерские. Но авиационные специалисты на «Минске» еще и моряки. Вместе со всем экипажем крейсера они несут службу по борьбе за безопасность и живучесть корабля. Им приходится привыкать к штормам, к оторванности от земли.

Летчик в боевом полете испытывает большие перегрузки. Особенно тяжело их переносить над морем. Даже трижды Герой Советского Союза А. Покрышкин не посчитал зазорным признать, что с опаской поглядывал сверху на штормовую волну. Первоначально ему казалось, что мотор над морем дает перебои и стрелки приборов ползут к критическим пределам. Только усилием воли он избавлялся от этого наваждения.

Михаил Шолохов как-то заметил, что старые орлы учат молодых, поддерживая их под крыло. Но орлы в дождь остаются в своем гнезде, а морских летчиков на «Минске» учат летать и при плохой погоде. Круглые сутки несет вахту штурманская боевая часть. Капитан-лейтенант П. Фомичев с гордостью сообщил, что оправданность сделанных им прогнозов — 85 процентов. Такой точности во многом способствует оперативная информация, получаемая с берега.

Для обеспечения вертикального взлета и посадки особенно важно знать направление и силу ветра. Самолет отрывается от палубы строго против ветра. Перед началом полетов в воздух поднимается вертолет-развед-

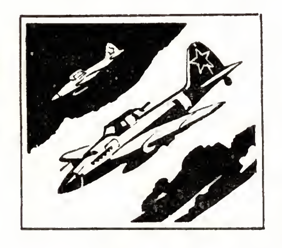
чик для уточнения гидрометеорологической обстановки. Затем командир крейсера выбирает наиболее благоприятный курс и скорость движения. Опытный капитан командует этим современным кораблем, соединившим воедино две стихии — море и небо. У крейсера, названного в честь города-героя, прочные шефские связи с трудящимися белорусской столицы.

В день 35-летия Победы над фашистской Германией большая делегация офицеров и матросов с крейсера побывала в священном для каждого белоруса месте — деревне Хатынь.

Трагедия, происшедшая здесь во время гитлеровской оккупации, напомнила делегации о подвиге матроса с лидера «Минск» — комсомольца Евгения Никонова. Он служил торпедным электриком на боевом корабле КБФ — предшественнике крейсера «Минск».

В августе 1941 года, когда фашистские войска подступили к Таллину, Евгений Никонов пошел ночью с товарищами на разведку хутора. Там балтийцы наткнулись на засаду. Евгений был тяжело ранен, а его товарищи погибли. Взятого в плен матроса гитлеровцы подвергли мучительным пыткам. Но он до конца остался верен воинской присяге... Фашисты выкололи комсомольцу глаза, потом привязали к дереву и сожгли на костре.

Евгению Никонову посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. В его честь названы тральщик и улица в Таллине, в одном из парков установлен памятник. Пока лидер «Минск» оставался в строю, имя торпедного электрика Никонова числилось в списках команды. Теперь память о герое бережно хранится и на крейсере «Минск» — передовом корабле Тихоокеанского флота.



ТРАУЛЕР «АЛЕКСЕЙ РЕНЗАЕВ»

Одно из лучших рыболовных судов на Балтике носит имя Героя Советского Союза, отважного штурмана эскадрильи 1-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка гвардии майора Алексея Иванови-

ча Рензаева. Он погиб в марте 1945 года, торпедировав на горящем самолете фашистский транспорт.

На судне «Алексей Рензаев» работает комсомольско-молодежный экипаж. В 1980 году молодые рыбаки выполнили план почти двух пятилеток. Об этом свидетельствует запись в альбоме, который хранится в красном уголке. Здесь можно увидеть вырезки из газет военного времени, письма фронтовиков и родных А. Рензаева.

Каждый моряк на траулере хорошо знает биографию героя, ставшего авиатором по комсомольскому набору тридцатых годов. За время Великой Отечественной войны Алексей совершил 301 боевой вылет. На его счету десять потопленных транспортов общим водоизмещением 57 тысяч тонн и сторожевой корабль противника. Летчик уничтожил также четыре железнодорожных эшелона и несколько складов с боеприпасами. Память о подвиге балтийского штурмана живет в делах комсомольско-молодежного экипажа траулера «Алексей Рензаев».

ПОИСК

«Киев» находился в зоне мощного циклона, бушевавшего в полярных широтах. Циклон прижал рваные облака почти к самым волнам и, все больше напрягаясь, стремился вовсе смешать в одну бурлящую массу небо и океан. Порой снежные заряды действительно превращали тучи и воду в непроглядное белое месиво, и тогда начинало казаться, что крейсер со всеми своими высоченными мачтами, увешанными решетчатыми лопастями локаторов, огромной взлетной палубой, бездонным трюмом-ангаром, где, переминаясь «с ноги на ногу» в такт качке, терпеливо ждали своего часа остроносые самолеты вертикального взлета и глазастые вертолеты, все это умопомрачительное нагромождение тяжкого металла, бесчисленных приборов, ячеек-кают, рубок, боевых постов, заполненных спящими и бодрствующими людьми, зависало в воздухе, как громадный дирижабль. Точнее, как гигантский галактический корабль

в межзвездной бесконечности, летящий в никуда — без смысла, цели и возврата.

Но цель была, определенная и ясная. К ней-то и шел, распахивая свинцовые волны, крейсер «Киев». В ходовой рубке у карты, истыканной циркулем, стояли офицеры. Крейсер участвовал в учениях «Запад-81». Почти сутки назад было получено задание. Предстояла серьезная и очень ответственная работа, в которой основная роль отводилась летчикам.

Корабль шел вперед, оставляя долго не исчезающий кильватерный след, словно чертил на огромной штурманской карте линию, неуклонно стремящуюся к какой-то единственной точке в бескрайнем океане. Этой точки «Киев» достиг в то смутное время, когда светлая полярная ночь начинает едва заметно перетекать в сумрачный полярный день, когда сон особенно сладок, а сырой холод на палубе пронизывает до костей. В такие вот тишайшие минуты грянули во всю мощь авральные колокола, безжалостно срывая с людей сны и одеяла, а через мгновение гулкие внутренности корабля наполнились дробью бегущих ног. Зазвучали, резонируя, бесконечные коридоры, загудели железные ступеньки трапов, а по трансляции неслось, достигая самых дальних уголков и закоулков, грозное: «Кора-а-абль... Экстренно-о-о... К бою... Подготовить!»

Люди заняли места на боевых постах — у пультов, экранов, машин и механизмов...

Экипажи собрались в классе предполетной подготовки. В группе, вылетавшей первой, все были уже одеты в ярко-оранжевые комбинезоны. Костюм этот из двух герметических оболочек с прослойкой воздуха автоматически поддерживает необходимую температуру, кроме того, держится на воде как резиновая лодка — словом, совершенно необходимая амуниция корабельного летчика.

Сначала, как обычно, докладывал синоптик. Он развесил на доске свои карты, разрисованные изобарами и фронтами. Синоптик с мрачным видом (что может быть не благодарней, чем отвечать за безответственную погоду?) говорил о циклоне, который движется со скоростью 30 километров в час, что нижний край облачности 200—300 метров, видимость 2—4 километра. Временами наблюдается прохождение снежных зарядов.

Все летчики знали: предстоит обнаружить поисковую ударную группу кораблей «противника». Вот поче-

му их так стремительно перебросили в новый район. И возможно, совсем недалеко, зарываясь по фальшборты в крутую волну, полным ходом идут эти невидимые пока корабли. Трудно будет обнаружить их в такую погоду! Главная беда — низкая облачность. Каждый квадрат придется прочесывать «мелким гребнем».

Офицер связи коротко доложил порядок ведения радиообмена с КП. Дежурный штурман сообщил расчетные данные и то, что запасных аэродромов в пределах досягаемости нет.

Разведчик погоды, вернувшийся из зоны поиска, подтвердил худшие предположения синоптика: нижний край облачности не превысил 250 метров, видимость 3 километра, естественный горизонт не просматривается. Следовательно, пилотирование только по приборам. Словом, погода, что называется, на крайнем пределе.

В заключение командир определил порядок вылета.

На старт вырулила первая машина. Распрямились ее сломленные под прямым углом крылья (делается так для экономии места, когда самолеты стоят в ангаре), из-под фюзеляжа ударили в огнеупорный настил желтые языки пламени. Самолет ожил, затоптался на месте, как бы разминая застоявшиеся шасси. Рев двигателей, достигший, кажется, последних пределов, вдруг перешел в высокий пронзительный вой, и все на палубе как по команде заткнули уши. Стойки шасси распрямились на всю длину, будто самолет на цыпочки встал. В этот момент он похож на большого зеленого кузнечика, готового к прыжку. Вот от палубы отделилось одно колесо, другое — и пошли первые метры подъема.

Сколько ни смотри, а к этому нельзя привыкнуть. Момент, когда машина становится невесомой и начинает парить над палубой, кажется чудом. Всегда почему-то хочется протереть глаза. Самолет висит рядом со множеством крутящихся, качающихся, кивающих локаторных антенн, тесно облепивших надстройки и мачты крейсера. Гром турбин становится ощутимо плотным и настолько тяжелым, что, похоже, вдавливает тебя, как заклепку, в стальную палубу. Самолет висит некоторое время, слегка поворачиваясь вправо-влево, словно убеждаясь в твердости реактивной опоры, потом сразу устремляется вперед. На ходу удивительно живым, сложным движением прячет в брюхо одну, затем другую лапу-шасси. Створки захлопываются, и машина, мгновенно набирая скорость, уходит от корабля...

В классе предполетной подготовки ожидают команду на вылет. И физически ощущаешь, как копится, нарастает напряжение. Оно сгущается после доклада каждого следующего вернувшегося ни с чем летчика. Всем ясно, что, если группа кораблей вырвется незамеченной на оперативный простор, это вполне может перерасти в решающий успех «противника»; тогда уж никто не станет слушать ссылок на нелетную погоду, в которой они вынуждены были вести поиск. Таковы жесткие законы воинской службы.

...«Тридцать восьмой» поднялся в воздух и сделал круг над своим кораблем. Чуть выше клубились серые сплошные облака, под ними рябили белыми барашками волны, очень холодные даже на вид. Впереди нелегкая работа, но радостное ощущение праздника — оно всегда возникало, стоило только сесть в кабину, — жило в нем. К тому же для радости у него была особая причина. Сегодня день рождения, его день. Было чувство, что любое дело ему под силу. Тут же явилась отличная мысль — обыграть замполита подразделения, местного гроссмейстера, в шашки. До сих пор это ему удавалось крайне редко, и за время похода накопился порядочный долг. Но сегодня... он разом отплатит за все прежние неудачи!

В машине с бортовым номером 38 сидел... А впрочем, какое это имеет значение? В работе участвовали все. Машины сменяли друг друга, заштриховывая своими галсами район поиска, постоянно сужая этот квадрат, как бы готовили его для товарища, которому доведется сделать последний штрих.

«Тридцать восьмой» сделал разворот, глянул вниз, на корабль. Острое чувство узнавания внезапно возникло в нем... Показалось вдруг, что все это уже было. Точно как сейчас: по морю шел большой серый корабль, далеко по сторонам разбегались пенные отвалы «усов», за кормой бурлил прозрачно-зеленый кильватерный след. Но где он мог видеть такое раньше? У моря в первый раз оказался не так давно, когда был переведен в морскую авиацию. Тот корабль, что вспомнился ему, был словно из детства...

В детстве жизнь кажется доро́гой. Просто дорогой через поле — мимо дальнего леса, за горизонт. Дорога эта так заманчива, что по ней хочется идти, даже бежать — ведь именно там, в той дали, что скрыта горизонтом, есть исполнение мечты. Тот, кто летел сейчас в маши-

не с бортовым номером 38, совершенно точно знал, что впереди его ждет море. На подоконнике маленького деревянного дома, в котором прошло его детство, лежала большая розовая раковина. Она помнила море. Волны прибоя гудели в ее перламутровой глубине. Стоило поднести раковину к уху, и море можно было даже увидеть. Густо-синее с белыми барашками волн. И конечно, по тому морю шел большой военный корабль. Вот оно откуда, это воспоминание! Да, но было еще небо! Над морем и кораблем всегда сияло ослепительное небо. Так, верно, поселяется в душе мечта и становится целью жизни...

— Нахожусь в квадрате, — доложил на КП «тридцать восьмой», — разрешите начать поиск.

— Поиск разрешаю, — отозвался руководитель полетов.

Долгая дорога предстоит тем, кто решил связать свою судьбу с небом. И хотя путей много, все они очень нелегки. «Тридцать восьмой» начинал с летных курсов ДОСААФ. Полгода теоретических занятий, потом, как награда, летний лагерь. Первый полет с инструктором и первый самостоятельный. Восхитительное чувство, и холодок сзади, там, где в кресле нет никого, и огромная радость собственного, только тобой творимого полета...

После курсов трудные экзамены в высшее военно-авиационное училище. Полеты на реактивных. Мощь турбин, наливающая тело свинцом многократных перегрузок. Первый боевой полк, в который он был направлен. Затем Средняя Азия, работа над пустыней, над безбрежьем песчаных волн. И вот опять повеяло незабытой детской мечтой: море, небо, крейсер на полном ходу. Он начал собирать и читать все, что можно было найти по корабельной авиации. Тогда же написал первый рапорт с просьбой направить его переучиваться на морского летчика.

Рапорт оставили без движения. Кому хочется просто так расстаться с хорошим летчиком? Но надо было знать этого человека. Он написал еще три рапорта, написал бы и еще три раза по три, если бы потребовалось. Хватило и этого. Вот так и шел он по жизни — вроде не спеша, но зато и не сворачивая, с непоколебимой уверенностью, что все сможет, все успеет. И, надо сказать, жизнь ни разу не дала ему повода для сомнений. Прошло три года. Он многому научился, многое

понял. Накопился житейский и летный опыт. Внешне это было незаметно. О накопленных резервах, о готовности работать сверх самых сложных заданий никто особенно не задумывался. Такие экзамены устраивают не люди — сама жизнь...

По-прежнему терпеливо и ровно «тридцать восьмой» чертил галсы над своим квадратом. Порой ему казалось, что он завис на месте, вмерз в огромный кусок льда. Ощущение становилось настолько сильным, что хотелось сделать какое-то резкое движение, чтобы вырваться или хотя бы убедиться, что самолет может изменить направление.

«Тридцать восьмой» до рези в глазах всматривался в горизонт и постепенно переставал верить, что в этой мутной пелене, через серый занавес снежных зарядов он когда-нибудь сможет что-то разглядеть. Летчик отлично понимал: такие мысли надо гнать, это усталость, всякое поражение начинается именно тогда, когда перестаешь верить в успех. Но, с другой стороны, он не мог не понимать, как велик океан и как ничтожен на его поверхности квадрат, в котором он сейчас ведет поиск.

Конечно, самолеты-разведчики засекли группу кораблей на маршруте еще до того, как свалился этот циклон, спрятавший «противника» лучше любой дымовой завесы. Корабли наверняка где-то здесь. К тому же зона поиска складывается из многих квадратов, которые уже обработали за этот летный день его товарищи. Вот и он заштриховал свой участок на карте. «Не нашел? Ну и что! Найдут те, кто взлетит после». Так он убеждал и уговаривал себя и все же не мог примириться с мыслью, что найдет не он. Не хотел верить. К тому же не у кого-нибудь, а именно у него день рождения. Он обязан найти!

Но вот беда — ресурсы самолета небезграничны. Турбины безостановочно сосали, жгли горючее, и время его работы подходило к концу. «Тридцать восьмой» знал: с палубы «Киева» поднялся и уже летит сюда тот, кто сменит его в поиске... Он сделал очередной разворот и почувствовал какое-то неудобство, словно что-то царапнуло взгляд. Так бывает: периферийным, боковым зрением человек видит лучше, чем прямым пристальным взглядом. Летчик повернул голову. В свинцовой полосе, в которую сливалось небо и море, он ничего не рассмотрел. Но когда отвел взгляд, снова царапнуло, и настолько отчетливо, что вздрогнуло сердце.

«Тридцать восьмой» развернул машину и теперь прямо по курсу заметил в дымке едва заметное сгущение. Не теряя объекта из виду, начал прижимать машину к воде. Он должен подойти на минимальной высоте, чтобы не быть обнаруженным. Теперь он ясно видел впереди три корабля, один из которых по размерам и, главное, вертолетной палубе был БПК — большим противолодочным кораблем. Рядом с БПК угадывались узкие силуэты эсминцев. Корабли шли строем фронта. Это значило, что группа работает. Скорее всего ведет поиск подводных лодок.

Он уже доложил на КП обнаружение группы и теперь имел полное право устроить себе небольшой праздник. Самолет скользил над самой водой. Корабли, на которые он нацелился, стремительно росли в размерах...

Летать на бреющем со скоростью звука способен далеко не каждый летчик. Давит сознание, что малейшая ошибка в пилотировании вблизи воды непоправима. Непросто давался поначалу бреющий полет и ему, хотя до этого летал на новейших скоростных и высотных истребителях-перехватчиках. Странное ощущение: давишь на ручку управления, прижимая машину к воде, а ручку будто заклинило. Инстинкт самосохранения пересиливает разум, и машина медленно, неподвластно вспухает, лезет вверх, точно сама вода отталкивает ее. Так было раньше. Сейчас на малой высоте он чувствовал себя удобно и безопасно.

Самолет пронесся над кораблями, над самыми мачтами, и круто пошел вверх, сделав горку. Мелькнуло нагромождение надстроек, палуба, на которой стоял вертолет. Люди возле него, придерживая руками шапки, смотрели вверх. Внезапный грохот, как видно, ошеломил их. Классически сманеврировав, «тридцать восьмой» нырнул в облака. Но и здесь шел «змейкой», постоянно меняя курс и высоту. Локаторы кораблей засекли его, и потому он уходил с противоракетным маневром...

Вечером во время подведения итогов летного дня командир сообщил, что по данным, переданным в штаб, на корабли «противника» наведена торпедоносная авиация. В результате корабельная группа целиком «выведена из строя».

...На ужин повара испекли здоровенного гуся, все поздравляли именинника. Вдруг зашипела корабельная

трансляция, совершенно отчетливо, будто рядом, прозвучал голос жены. Потом старший сын читал стихотворение.

«Тридцать восьмой» не слышал: он изо всех сил боролся, он просто пóтом покрывался от усилий, чтобы сдержаться. «Ну ты что, маленький, что ли? — уговаривал он себя. — Расхлюпаться только не хватало!» И ругал втихую замполита — это его штучки, он всегда что-нибудь придумает...

Огромный корабль все так же летел вперед, глубоко распахивая могучим форштевнем медленные волны стихающего шторма. Плавно раскачивались в полярных сумерках его огромные мачты, а в бездонном трюме-ангаре «переминались с ноги на ногу» остроносые самолеты вертикального взлета и маленькие глазастые вертолеты. На корабле шла тихая ночная жизнь. Одни работали, другие — свободные от вахты — спали. Спал в своей каюте и наш герой. Среди ночи он проснулся, хлопнул себя по лбу и даже охнул с досады: забыл! Забыл обыграть замполита в шашки! И ведь обыграл бы — ровно столько раз, сколько нужно. Вчера он что угодно мог сотворить. Вчера был его день! Не использовал, упустил!..

Долго еще он ворочался и вздыхал. А замполит спал в своей каюте сном праведника и не подозревал, что его гроссмейстерский авторитет вчера вечером был под серьезной угрозой.

НА ОЛИМПИАДЕ-80

12 июля 1980 года по просьбе Оргкомитета «Олимпиады-80» вертолетные экипажи Балтийского флота, возглавляемые майорами Е. Грачевым и Ю. Никифоровым, перебазировались под Таллин для обслуживания олимпийской парусной регаты в Таллинском заливе. Основная задача группы — облет района соревнований. Каждое утро вертолетчики внимательно просматривали воду и сообщали, где они обнаружили ящики, коробки, другие предметы, которые могли помешать спортсменам.

Во время соревнований вертолеты находились в постоянной готовности к вылету и спасательным работам. После финиша они поднимались в воздух, чтобы проследить, не остался ли кто в заливе из-за поломки или по какой-либо другой причине.

В один из дней регаты дежурный экипаж обнаружил довольно далеко в заливе лодку с членами судейской коллегии на борту. Неожиданно заглох мотор, а радиосвязи лодка не имела. Командир вертолета доложил о случившемся в Центр управления Оргкомитета. Оттуда выслали катер, который с помощью вертолетчиков быстро разыскал судей-неудачников и еще до наступления сумерек доставил их на берег.

За отличное выполнение поставленных задач все три экипажа из группы обеспечения парусной регаты получили благодарность Олимпийского оргкомитета.

МОЯ РОДНАЯ ЧАСТЬ

Рассказ гвардии старшего лейтенанта В. Ксензова, секретаря комсомольской организации эскадрильи

Детство мое прошло в военном городке на Украине, и я рос, можно сказать, на аэродроме. Отец служил в авиации ПВО, обеспечивал во время полетов радиосвязь между землей и экипажами, находившимися в воздухе. В нелетные дни я ездил на велосипеде среди самолетов. Очень хотелось самому когда-нибудь сесть в кабину остроносого истребителя-перехватчика и с грохотом поднять его в небо. Авиация тогда была, конечно, другой, не такой мощной, но и реактивная техника первого поколения давала представление о сверхзвуковых скоростях.

К 1957 году, когда я родился, электростанцию, разрушенную фашистами, уже восстановили. Во время школьных каникул мы бегали смотреть, как строили ее вторую очередь. Но 19-й блок строители оставили таким, каким он был в войну: ни одного квадратного метра, не побитого снарядами, не изрешеченного пулями.

С ранних лет я привык уважать военных людей за их смелость и решительность, за выдержку и обязательность. После школы сомнений в выборе профессии не было: я решил стать военным летчиком.

В Ейском авиационном училище пришлось дважды проходить конкурс. В первый раз, конечно, при поступлении. Это ведь знаменитое учебное заведение, и стать его курсантом — большая честь. Здесь учились более 200 Героев Советского Союза. Пятеро удостоены этого звания дважды. Среди них и мой любимый герой — летчик-штурмовик Нельсон Георгиевич Степанян. Еще в школе я читал о том, как смело он атаковал фашистские корабли и танки, и мечтал быть похожим на него. Став курсантом, я каждый день проходил мимо бюста Н. Г. Степаняна, установленного в аллее Героев, перед входом в училище. В послевоенные годы в Ейске набирались летного мастерства многие будущие космонавты. Имя одного из них — дважды Героя Советского Союза Владимира Комарова — увековечено теперь в названии училища. Все это ко многому обязывало.

Через четыре года, при распределении, конкурс был не менее трудным. На Балтику направили небольшую группу выпускников, среди которых посчастливилось оказаться и мне. Попал я в знаменитую гвардейскую часть. Прибыл сюда в 1978 году, когда часть отмечала 40-летие своего формирования. Во время Великой Отечественной войны здесь сражались 33 Героя Советского Союза. Был среди них и гвардии майор Иван Иванович Борзов.

В конце июня 1941 года его экипаж участвовал в нанесении бомбового удара по переправам гитлеровских войск через Западную Двину. При отходе от цели самолет Борзова атаковали «мессершмитты». В ожесточенном воздушном бою бомбардировщику удалось сбить пять истребителей. Но и враг поджег советский самолет. Иван Иванович получил тяжелые ранения, у него обгорели лицо и руки, и все же он дотянул поврежденную машину до своего аэродрома... В сентябре 1941 года отважный летчик вернулся в строй. Когда его Ил-4 был подбит в районе Тосно под Ленинградом, экипаж покинул самолет на парашютах. Борзова уже считали погибшим, но на седьмые сутки изнурительных блужданий по ленинградским лесам он вывел своих товарищей на аэродром.

В командование полком Иван Иванович Борзов вступил в сентябре 1943 года. Под его руководством летчики полка потопили до конца войны 83 фашистских транспорта, 4 подводные лодки, миноносец, 2 сторожевых корабля, 3 тральщика, 4 танкера. Командир полка лич-

но торпедировал вражеский корабль в лунную ночь, расширив тем самым боевые возможности применения авиации на Балтике. Он так же успешно применил радиолокационный метод обнаружения морских целей с воздуха. За отличное выполнение боевых заданий командования 22 июля 1944 года Ивану Ивановичу Борзову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В послевоенные годы И. И. Борзов командовал Военно-Воздушными Силами Северного и Балтийского флотов, а затем всей авиацией ВМФ. С его именем связан переход морской авиации на реактивные самолеты-ракетоносцы. Им разработаны также новые оперативно-тактические приемы ведения воздушного боя над морем. В 1972 году Иван Иванович Борзов был удостоен звания маршала авиации. Его имя носит улица в Калининграде, один из комсомольских классов 49-й средней школы города.

Конечно, непросто быть продолжателем славы героев-фронтовиков, ведь в истории нашей части привычно звучит слово «первый». Уже 22 июня 1941 года две эскадрильи под командованием будущих Героев Советского Союза М. Плоткина и В. Гречишникова нанесли первый удар краснозвездной авиации по тылам фашистской Германии, обрушив бомбы и торпеды на военно-морскую базу Мемель. В ночь на 8 августа 1941 года в ответ на варварские бомбардировки Москвы и Ленинграда впервые бомбили столицу рейха советские летчики под командованием Героев Советского Союза Е. Преображенского и П. Хохлова.

18 января 1942 года за проявленный героизм, мужество и высокое боевое мастерство нашей части одной из первых в морской авиации было присвоено звание гвардейской.

Слава и доблесть героев являются для нас, молодых летчиков, примером беззаветного служения Родине и верности воинскому долгу.

За послевоенные годы несколько тысяч авиаторов ВМФ награждены орденами и медалями за высокие показатели в боевой и политической подготовке и безаварийную летную работу. За особые заслуги 121 летчик и штурман удостоен почетных званий «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР». Многим авиаторам присвоено высокое звание «Снайпер».

В последние десятилетия морская авиация СССР неуклонно расширяла рубежи досягаемости в самые отдаленные регионы Мирового океана. За этот период была создана новая авиатехника с высокой энерговооруженностью, с большим диапазоном высот и скоростей полета, оснащенная эффективными средствами поиска и обнаружения целей и оружием, способным поразить любые военные объекты, включая ракетные атомные подводные лодки и авианосные соединения МС империалистических стран.

Можно сказать, что произошел качественно новый скачок в развитии всех родов авиации ВМФ. В значительной степени это связано с появлением авианесущих кораблей специальной постройки с палубной авиацией — сначала вертолетной противолодочной, а затем самолетами вертикального взлета и посадки.

Противолодочная авиация заняла одно из ведущих мест среди других родов авиации ВМФ по значимости своих действий, направленных прежде всего на борьбу с современными подлодками противника.

Морская ракетоносная авиация стала способной наносить ракетно-ядерные удары по корабельным группировкам противника практически независимо от погодных условий и времени суток. Используемые ею крылатые ракеты обеспечивают уничтожение корабля любого класса.

Корабельная авиация значительно расширила сегодня боевые возможности кораблей ВМФ и увеличила их боевую устойчивость в удаленных районах Мирового океана.

ПАМЯТНЫЙ ЗНАК

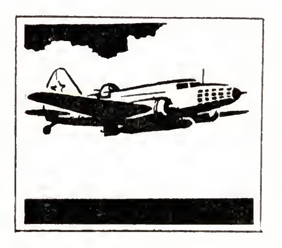
В феврале 1980 года ЦК комсомола Молдавии объявил конкурс на лучший проект мемориала, посвященного погибшим черноморским летчикам. Этот конкурс проводился по просьбе Военного совета Черноморского флота и совета ветеранов ВВС флота.

Лучшим был признан проект, подготовленный молодежной творческой группой в составе скульптора Ю. Канашина, инженера В. Панфила и архитекторов М. Фортуны и М. Раду. Они работали над проектом на общественных началах.

В основу памятного знака «Мужеству, героизму авиаторов-черноморцев» положена идея взлета как символа Славы и Бессмертия героев. Эту идею выражают трехгранные пилоны, увенчанные тремя стилизованными самолетами. Пилоны высотой 33 метра «омывает» морская волна, переходящая во взлетный шлейф самолета.

На стене у этого величественного памятника высечены в граните имена 1296 отважных черноморских соколов, не вернувшихся с боевого задания. Мемориал сооружен личным составом ВВС Черноморского флота в городе-герое Севастополе. В массовых субботниках и воскресниках приняли также участие комсомольцы всей Крымской области.

Открытие памятного знака в честь подвигов летчиков-черноморцев состоялось 28 марта 1981 года. Оно было приурочено к 60-летию ВВС Черноморского флота.



КОРАБЕЛЬНЫЙ ЛЕТЧИК

Встреча делегата XXVII съезда КПСС, Героя Советского Союза, полковника Ю. И. Чурилова со слушателями Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина.

Профессия «корабельный летчик-вертикальщик» сравнительно новая. Во всяком случае, в нашей стране она появилась почти одновременно с профессией космонавта. Тут много еще неизведанного, непредсказуемого, того, с чем не сталкивались раньше. Но, быть может, именно поэтому я и стал летать с корабля.

Желание попасть в морскую авиацию у меня появилось в 1976 году, вскоре после того, как до меня дошли сведения о самолетах вертикального взлета и посадки. К этому времени я уже несколько лет прослужил в армейской авиации и командовал звеном. Но мне было интересно попробовать себя в новом деле. Коман-

дование удовлетворило мою просьбу, и я поехал служить на Дальний Восток.

Прежде чем сесть в кабину палубного самолета, мне пришлось научиться управлять вертолетом. Нужно было привыкнуть к взлету без разгона, хоть немного прочувствовать вертикальные режимы. Все это было весьма интересно, но лишь отдаленно напоминало работу летчика-вертикальщика.

Я не могу сказать, что первое знакомство с новым самолетом вызвало у меня чувство благоговения перед ним. Слишком непривычными были его формы: толстый, большого диаметра фюзеляж, маленькие скошенные крылья, воздухозаборники, похожие на уши Чебурашки. А спарка вообще на «уродину» похожа: горбатая, посередине переломлена, как кочерга. Словом, чуть ли не «гадкий утенок» в семействе своих благородных крылатых собратьев.

Когда я впервые увидел, как этот самолет взлетел и завис над землей, у меня было какое-то непонятное чувство: то ли я слишком отстал, то ли, наоборот, слишком далеко шагнул. И лишь со временем я разглядел в формах машины классическую стремительность.

Переучиваться летать было непросто. Даже первая посадка в кабину вызвала некоторую растерянность. Совсем иное расположение приборов, сигнальных лампочек. В начале взлета загораются и потихоньку гаснут зеленые, красные и желтые огоньки. Впечатление такое, будто перед тобой гирлянды новогодней елки.

К вертикальному режиму мы уже подошли, немножко освоившись с кабиной — первые полеты у нас выполнялись со взлетом и посадкой по-самолетному. Но все равно чисто вертикальный взлет долго не получался. Мешал прежде всего ранее усвоенный стереотип движений в управлении. Непривычным было, что, оторвавшись от земли, ты еще никуда не летишь и что земля под тобой не мелькает. И висеть, как на вертолете, долго было нельзя — работа двигателей строго ограничивалась. Лишь где-то на десятом висении научился увеличивать или уменьшать обороты.

Словом, вертикальный взлет и посадка имеют свои особенности, но приобретешь необходимые навыки, затруднений в управлении самолетом больше не замечаешь. Машина эта маневренная, скоростная, она значительно расширяет боевые возможности корабля. У нее большое будущее в авиации.

В техническом отношении полеты с корабля сложности не представляют. В море приходится осваивать не столько самолет, сколько самого себя. На аэродроме, допустим, при выруливании я особенно ничем не рискую, если не впишусь в круг, а здесь слишком близко может оказаться краешек палубы. Это давит на психику, особенно при сильном ветре, разворачивающем самолет.

Первое время нервничаешь. Иной раз неудачно поднимешься, закроешь палубу и хотя знаешь, что она под тобой, никуда не делась, но видишь перед собой одну воду, и желание взлететь пропадает. Такие же психологические барьеры приходится преодолевать и при заходе на посадку. На аэродроме я могу немного «промахнуться», сместиться в сторону, но все равно чувствую себя уверенно, так как вижу, куда сажусь. Когда же первый раз совершал посадку на корабль, то было такое впечатление, что я никак не умещаюсь на него.

А в плохую видимость — другая сложность: трудно выделить «свой» корабль, который, как правило, сопровождает несколько кораблей. Бывает, что по неопытности летчик выходит на другой корабль и начинает моститься на него. А потом выясняется, что это не тот, и новичок проклинает дымку, которая ввела его в заблуждение.

Для подготовленного летчика сам процесс вертикального взлета или посадки затруднений не вызывает. Тут можно привести параллель с вождением автомобиля. Тот, кто впервые садится за руль, ничего, кроме дороги, не замечает. Хоть на голову встань на тротуаре, он тебя все равно не увидит, потому что видимость у него, наверно, два градуса. А опытный водитель успевает и машину вести, и смотреть по сторонам, и назад оглянуться. Так и подготовленный летчик, вылетая на задание, больше думает не об управлении самолетом, а о том, как лучше выполнить задание.

Свои сложности есть не только в освоении нового самолета, но и самой профессии морского летчика. Над сушей в общем-то лететь намного проще. Тут и ориентиры есть, и легче определять высоту. К примеру, если во время пикирования ты начинаешь хорошо различать деревья, значит, ясно, что ты уже на пределе допустимой высоты и тебе пора выравнивать самолет. В море же высоты не замечаешь, ориентиров нет, за-

цепиться глазом не за что. Вся надежда — на приборы.

Море накладывает свой психологический отпечаток и во временно́м ориентировании. От корабля улетать первое время было очень тяжело! Летишь-летишь, думаешь, уже полдня прошло — посмотришь на часы: всего секунд тридцать! Обычно над аэродромом горючее быстро расходуется, а тут топливомер — как отказал! Проверишь — работает! Даже простой разворот, кажется, тянется нестерпимо долго.

Была у меня одна сложная ситуация. А виной тому — вальдшнепы. Встреча с птицами нередко заканчивается катастрофой. Я знал об этом, но не предполагал, что такое может случиться и со мной. Я заходил на посадку, и в момент, когда самолет становится мало маневренным, его буквально облепила туча вальдшнепов. Пришлось прекратить посадку и уйти на второй круг. Сел по-самолетному. Когда подрулил к стоянке, сразу оказался в окружении людей. Техники открыли створки подъемных двигателей — там все было забито перьями и мясом. Запах шел от самолета как от хорошей шашлычной. Ребята потом шутили: «Полетел командир на охоту, и мало того, что набил целую дюжину вальдшнепов, так успел еще и пожарить их!»

Моя жизнь до сих пор шла с набором высоты. Горжусь, что меня приглашали работать летчиком-испытателем. Значит, неплохо летаю! Но все же полк, воинские будни мне ближе. У нас в части много молодых летчиков, и я стараюсь воспитывать их не только на своем опыте, но и на своих ошибках. Самоуспокоенность для летчика в любой момент может обернуться бедой. Поэтому считаю необходимым поддерживать в душе недовольство собой, самокритичность. Да и достигнуть полного совершенства в любой работе никому никогда не удавалось.

Мне довелось быть делегатом XXVII съезда КПСС, наметившего величественную программу дальнейшего развития нашей страны. На нем откровенно говорилось и о том, что нам мешает идти вперед. Особое внимание было уделено человеческому фактору, предусматривающему и заботу о людях, и воспитание сознательного отношения к порученному делу. Все это исключительно важно также для армии и флота — ведь воинский долг начинается с гражданского долга и немыслим без высокой ответственности перед другими людьми.

В принципе командир несет ответственность за все. Но это «все» предусмотреть очень тяжело. Если бы точно знать, что, как и где случится, тогда бы просто роботы расставил везде, да и весь разговор! А живой человек — каждый по-своему индивидуален, и даже сильный духом может проявить минутную слабость, да еще в тот момент, когда ты на эту слабость никак не рассчитывал.

...Бывает так, что пойдет черная полоса: каждый день какие-нибудь неприятности. И если эта полоса затянется, иной раз думаешь: «Да пропади она пропадом, эта ответственность!» Но как вспомню своего первого командира полка Алексея Семеновича Шимотина, на сердце сразу полегчает. Небольшого роста, лысоватый (между собой все его звали «дедом»), он был фанатиком полетов и никому не прощал малейшей небрежности в подготовке к ним. У «деда» всегда находилось острое слово, чтобы «поддеть» за какой-нибудь проступок, после чего повторить этот проступок больше ни у кого желания не возникало.

Но зато и отдых после законченной работы «дед» умел четко организовать. После учений, когда намотаешься так, что хочется только добраться до постели и уснуть, наш командир отправлял все эскадрильи по очереди, как он говорил, «в профилакторий». Так «дед» называл коллективные выезды летчиков с женами и детьми на природу. Искупаешься в речке, половишь рыбу, сваришь уху, повеселишься в дружеском кругу — и за пару дней сняты все перегрузки. При этом в сознание каждого внедрялась мысль: вот командир думает о тебе, заботится, чтобы ты летал с хорошим настроением! И о боеготовности «дед» не забывал — ездили мы «в профилакторий» с радиостанцией. Редко он это слово говорил: ответственность! Но своим отношением к людям и к работе убедительно показывал всем нам, что это такое.

Чем-то напоминает мне «нашего деда» генерал-майор Иван Иванович Ивкин. В местах, где он служил командиром, о нем до сих пор вспоминают добрым словом. Вот у кого стоит поучиться выдержке и тактичности в разговоре с людьми!

В принципе единоначалие в армии на то и единоначалие, что раз сказал командир, значит, так и быть посему! За свои действия и за свои слова он отвечает по уставу. Такая жесткость необходима в критической си-

туации, когда нет ни возможности, ни времени объяснить свое решение. Но если есть возможность, лучше все-таки человека убедить. Эффект от этого может быть большим, чем от прямого приказа. Вот этим умением убеждать как раз и отличается генерал Ивкин, снискавший глубокое уважение на Тихоокеанском флоте благодаря своим человеческим, душевным качествам.

Во все времена мужчина был защитником земли, на которой он живет. Его готовили к исполнению воинского долга с ранних лет, добиваясь, чтобы мысль о беззаветном служении Родине глубоко укоренилась в сознании. Но вот в этом отношении у нас, к сожалению, есть упущения. Горько становится, когда встречаешь среди молодого пополнения потребителей. Что им положено в армии или на флоте, они прекрасно знают, а что от них положено — знать не хотят.

Немного таких приходит в часть, быть может, всего трое-четверо. Но мучиться из-за них приходится всем. Дело здесь, на мой взгляд, не только в затянувшейся инфантильности. Слишком много мы говорили о материальных благах для человека и в результате несколько упустили сторону моральную, духовную. Вот и появились молодые люди, у которых наивысшие ценности в жизни — джинсы или дубленка, а святого-то за душой не всегда найдешь!

В военной профессии нельзя без святого. Любовь к Родине, гордость за то, чего она достигла и к чему стремится, — это важнейший компонент в укреплении морально-боевых качеств. А когда у человека нет ничего за душой, его трудно на что-то ратное подтолкнуть, тем более — на подвиг!

«Конечно, не сразу, — отметил в своем выступлении на XXVII съезде КПСС министр обороны СССР маршал С. Л. Соколов, — все призванные в армию молодые люди становятся дисциплинированными и закаленными, готовыми переносить тяготы военной службы. Но служба в армии ставит их в боевой строй. Она является важным звеном в процессе формирования советского человека, является школой гражданственности, школой физической и духовной закалки молодежи, подготовки ее к защите Родины и к созидательному труду на благо народа. Политическое и воинское воспитание постоянно обновляющегося личного состава требует упорного и напряженного труда офицеров, партийных и комсомольских организаций».

АВИАЦИОННОЕ ИМЯ

Летчик живет, когда летает! Эту истину капитан Юрий Григорьев усвоил с раннего возраста, потому что окна дома, где он родился и провел первые 12 лет своей жизни, выходили прямо на взлетную полосу. Отец Григорьева, Валентин Афанасьевич, работал в военном городке техником, а затем начальником группы авиационного оборудования. Там же служил и Юрин дядя по матери — подполковник авиации Иван Илларионович Бугаевский. Эти двое близких людей и привили Григорьеву любовь к авиации.

Отцу обязан Юрий и привычкой делать все на совесть. Нельзя быть нечестным в авиации — ведь самолет в воздухе не остановишь! О Валентине Афанасьевиче до сих пор с уважением вспоминают в эскадрилье, где его сын служит теперь командиром АН-26. Старший Григорьев готовил здесь самолеты к вылету, ставил электроприборы, устранял неполадки после полетов.

На примере отца Юрий знает, что на летчика работает весь инженерно-технический состав. Техники приходят раньше экипажа на аэродром и уходят позже, и, пока самолет не сел, у них нет спокойствия на душе. Они всегда в боевой готовности — приказ отправить машину в полет может быть получен и в праздник, и в выходной. Поэтому отношения молодого командира к техникам особые, задушевные.

Дядя посоветовал Юрию пойти в транспортную авиацию: там больше летают и командир, как только колеса оторвались от своего аэродрома, — сам себе голова! Сам Иван Илларионович служил в бомбардировочной авиации, летал на Пе-2 и Ил-28. Он воевал с фашистами в Заполярье и на Черном море, бомбил захваченные японцами порты Кореи. Бугаевский не очень охотно делился своими фронтовыми воспоминаниями, а когда его слишком донимали расспросами, отшучивался: «Мы тогда думали, что после войны купим своим будущим сыновьям шляпы с большими полями, вроде «сомбреро», чтобы они неба не видели!»

Однако своего племянника и сына Мишу Иван Илларионович пристрастил к авиации. «Летчиком надо

стать вначале в душе», — нередко говорил он, когда мальчики еще учились в 6-м классе. И научил их ориентироваться в кабине самолета буквально с закрытыми глазами. Впоследствии это помогло Григорьеву в сложных полетах, когда положиться можно только на показания приборов.

Миша, сын Бугаевского, летчиком не стал. У него неожиданно ухудшилось зрение. Вот тогда Григорьев впервые почувствовал, какие жесткие требования к здоровью предъявляет летная профессия, и начал усиленно заниматься спортом.

Школу Юрий закончил кандидатом в мастера по классической борьбе. Ради спорта ему пришлось даже оставить занятия в кружке по баяну: «музыкальные» пальцы плохо держали бы захваты на борцовском ковре, и тренер предложил своему воспитаннику заменить баян магнитофоном.

Эта жертва была принесена не только ради спорта. В конце концов и сам спорт постепенно отошел на второй план, когда Григорьев стал курсантом Балашовского летного училища.

Впрочем, Григорьев и члены его экипажа со спортом не расстаются. Спорт — надежный помощник в борьбе с гиподинамией и перегрузками. Ведь летному экипажу по многу часов приходится напряженно работать в ограниченном пространстве, преодолевать большие физические и нервные нагрузки.

Транспортная авиация ВМФ предназначена поддерживать высокую боевую готовность частей ударной авиации. Современная машина берет на борт крупногабаритные грузы и боевую технику: ракеты, торпеды, бомбы, мины, радиогидроакустические буи, перевозит и десантирует людей. И за все это экипаж несет личную ответственность.

Юрий Григорьев прибыл в часть в 1980 году. Сначала его зачислили в экипаж подполковника Кудряшова. Вместе с ним он впервые пролетел через всю страну на Дальний Восток. Ночью над сибирской тайгой не было видно ни одного огонька! Вот когда Юрий по-настоящему прочувствовал, что такое российский простор.

Затем наставником Григорьева стал командир полка Владимир Иванович Базванов. Он подметил у молодого летчика не только личную организованность и собранность, но и способность сплачивать ребят. Они тянулись к нему, как к прирожденному лидеру. В обще-

нии со своими сверстниками Юрий не был заносчивым, никогда не разговаривал на повышенных тонах и с полуоборота не заводился, когда ему делали критические замечания.

Три года Григорьев был правым летчиком у Базванова. Командир помогал своему подопечному осваивать все более сложные виды летной подготовки, поощрял в нем стремление не бояться трудностей, брать ответственность на себя. Так незаметно для себя Юрий становился Командиром.

С сентября 1985 года капитан Григорьев самостоятельно руководит экипажем АН-26. Сложно молодому командиру корабля: надо и самому учиться, и учить еще пятерых ребят, которые почти все моложе его. И требовательность к ним необходимо сочетать с отцовской заботой. После посадки на «чужом» аэродроме командир должен первым делом обеспечивать экипажу отдых, чтобы каждый был накормлен, хорошо выспался и чтобы никто не заболел, не замерз.

Его командирский и отцовский стаж одинаков. В сентябре 1985 года у Юрия родился сын, которому вся семья единодушно дала имя Антон. Это имя у транспортников считается авиационным — дается оно в честь Антонова, главного конструктора целой плеяды транспортных кораблей. У жены Григорьева Марины не было возражения против этого имени: Антон — красивое имя, а проблеск авиационного смысла радует обоих родителей, как «тайные» синие строевые огни на крыльях и фюзеляже АН-26. Эти огни Григорьев включил, когда его самолет заходил на посадку. Марина увидела эти огни в условленный час накануне свадьбы, и с тех пор в ее душе уживается гордость с тревогой за мужа.

И НИЧТО НЕ ЗАБЫТО

Атака была с задней полусферы. В бронеспинке летчика пробоина на уровне поясницы. Машину сажали на брюхо, и посадку, по-видимому, делал штурман на единственное тут ровное место, возле озера. Сдела-

но все было ювелирно: самолет встал у самой кромки воды, совершенно целый, только винты, работавшие до последней минуты, погнулись.

Под самолет подвели тросы и вертолетом подняли с грунта. Когда вертолет пошел ввысь, старая военная машина, висевшая до того совершенно безжизненно, будто проснулась — выровнялась, троса уже не было видно, и казалось, что этот ветеран войны ожил и летит сам, летит на родной аэродром, до которого так и не дотянул в 1944 году. У всех — и тех, кто воевал, и молодых летчиков, помогавших при подъеме, сжалось сердце...

Теперь этот самолет стоит в музее. Капитан технической службы Андрей Михайлович Возияну восстановил его настолько, что при желании на нем можно и взлететь. А ведь 62 пробоины было обнаружено в фюзеляже и плоскостях! Большинство бережно залатаны...

Так начал свой рассказ о поисках безвестно погибших в годы Великой Отечественной войны самолетов полковник Владилен Алексеевич Бондаренко.

В 1943-м Владилен Бондаренко, рабочий подшипникового завода в городе Саратове, подал уж и не вспомнить какое по счету заявление в военкомат и наконец был призван в армию. Направили его в летное училище имени Леваневского. А в 1946 году Бондаренко попал на Север, в гвардейский полк. Летал на «старичках», в плоскостях которых было немало аккуратно зашпаклеванных пробоин — следов огня, куда не раз и не два приходилось нырять этим ветеранам, неся под брюхом торпеду, аппаратуру фоторазведки или авиабомбы.

Но не только самолеты были помечены боевыми шрамами. В то время в гвардейском бомбардировочном полку костяком летного состава являлись фронтовики.

Это была замечательная школа, и не только летная, но и житейская. На ее жестких, но, безусловно, справедливых и благородных законах сформировалось новое поколение летчиков — первое послевоенное поколение. Не зная этого, нельзя понять характера полковника Бондаренко, нельзя понять его страсти к поиску и восстановлению самолетов-ветеранов, к поиску экипажей, против фамилий которых в старых летных журналах стоит краткая запись: «С задания не вернулся...»

— Несколько лет назад, — вспоминает Бондаренко, — возле Ковдора мальчишки-следопыты нашли са-

молет и кусочек истлевшего бортжурнала радиста. Там были позывные и дата — 7 мая 1945 года. Через архив удалось выяснить, что в этот день вылетал на разведку экипаж младшего лейтенанта Якуничева (штурман Шабанов, стрелок Дзюба, стрелок-радист Сална). И не вернулся. А через два дня вся страна праздновала Победу. Вот как бывает!

Бондаренко с товарищами выехали на место, чтобы выяснить обстоятельства трагедии. Экипаж погиб при вынужденной посадке. Машина была подбита. По курсу осталось четыре воронки. Значит, они сбросили перед приземлением остаток бомб. Никакой подходящей поляны не нашли и, по-видимому, не имели такой возможности. Садились прямо на лес.

Случилось все это совсем рядом с тем местом, где располагалась пограничная застава, полностью погибшая в первый день войны. На месте заставы в братской могиле и решено было захоронить останки экипажа.

В том же году на Север приехала мать Шабанова, штурмана. Приехала на могилу сына.

Долго думали, что ей подарить. Хотелось что-то такое особенное... Отвезли на ту пограничную заставу. Потом генерал подошел к ней и накинул на плечи пуховый оренбургский платок.

И тут... Эта крепкая старая женщина — она даже на могиле сына стояла молча и только тверже губы сжала — вдруг обняла генерала и заплакала, и одно лишь слово: «Сынок... сынок». Это уж потом она призналась, что всю войну мечтала, как сын вернется домой и так вот, именно так накинет ей на плечи платок...

Владилен Алексеевич — бывалый журналист. Главная тема его очерков и статей — не вернувшиеся с войны экипажи и самолеты, лежащие в болотах, озерах, на сопках Севера.

— Первый раз в редакцию я написал в десять лет. Приятель сказал, что шпионы Германии выкрали артиста Игоря Ильинского. По этому поводу я и послал в газету гневное письмо: куда, мол, смотрели? И, что особенно удивительно, получил ответ: «Не беспокойтесь, товарищ Бондаренко, артист никем не украден и снимается в очередном кинофильме».

...Как-то в газете Ненецкого национального округа было опубликовано сообщение о самолете военных лет, найденном на севере полуострова Канин, причем мест-

ные жители утверждали, что это самолет Бориса Сафонова. Понятно желание северян найти место гибели легендарного аса, но специалистам ясно, что такие сообщения не следует принимать всерьез. Машина Сафонова просто не могла оказаться там, горючего не хватило бы. Тем более что в самолете обнаружены двое летчиков. А Сафонов, как известно, летал на одноместном истребителе.

Лежит самолет на самом севере полуострова — это мыс Канин Нос. Одинокую гору на мысу оленеводы называют Камень. Так оно и есть: одинокая, голая, обдутая полярными ветрами скала. Почти сорок лет хранила она свою тайну, и лишь теперь стали выясняться подробности. Самолет, который летчики дотянули все-таки до суши, — это Пе-3, дальний истребитель, использовавшийся в основном для прикрытия конвоев и разведки. По остаткам летных документов удалось установить имена и фамилии погибших летчиков: Борис Иванович Михнин и Николай Михайлович Никульников.

Михнин попал на Север из Подмосковья, где дважды был сбит и ранен. 15 сентября 1942 года его представили к ордену Красного Знамени, но награду летчик не получил, так как 21 ноября был направлен на патрулирование конвоя — и не вернулся. Посмертно удостоен ордена Отечественной войны.

Никульников воевал на Севере. Награжден орденом Красного Знамени. Был сбит в районе Киркенеса. Командир его погиб, а сам он восемь суток шел по зимней тундре и вышел к своим. А через полгода...

Их самолет Бондаренко тоже хочет перенести в музей и восстановить. Собирается организовать экспедицию на Камень...

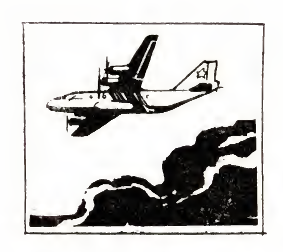
В 1976 году Владилен Алексеевич Бондаренко был избран почетным гражданином Североморска. Можно сказать, Бондаренко — известный в своем городе человек. И не только среди взрослых, но и среди детей.

Около пяти лет назад на центральной улице города выросла «Поляна сказок». Тридцать три богатыря во главе с Черномором стеной стоят у входа. В глубине, в заросшем низкорослым полярным березняком овражке, притаилась избушка на курьих ножках. Возле нее пляшет Баба Яга со своей разбойной командой. Тут и терем, украшенный затейливой резьбой. И крокодил Гена с грустным Чебурашкой, причем Чебурашка, судя

по гермошлему, из которого, впрочем, торчат его фирменные уши, — летчик.

Поднял людей на создание «Поляны сказок» все тот же Владилен Алексеевич Бондаренко.

И все ж, пожалуй, неверно утверждать, что Бондаренко после этого своего дела стал человеком, хорошо известным детворе. Если спросить на выбор любого из тех, кто с визгом скатывается с горок, выглядывает из иллюминаторов шхуны «Верность» или карабкается на спину Змею Горынычу, кто построил для них этот радостный городок, малыши в лучшем случае скажут просто — взрослые. Но ведь это и хорошо! Так должно быть. Настоящие добрые дела делаются не ради славы или расчета на благодарность. А просто так, чтобы людям — и большим и маленьким — лучше, добрее, памятливее жилось на земле.



СОДЕРЖАНИЕ

Крылья над океаном: Докум.-худож. композиция о морской авиации / Авт.-сост. И. Цыбульский, В. Чечин, О. Чечин; Предисл. Г. Кузнецова. — 2-е изд., доп. — М.: Мол. гвардия, 1986. — 223 с., ил.

К 85

В пер.: 65 коп. 100 000 экз.

Среди защитников рубежей социалистического Отечества морские летчики занимают особое место. Профессия эта и трудна и романтична. Об истории флотской авиации, ее сегодняшнем дне, о разных поколениях морских летчиков, о комсомольцах молодых коммунистах, готовых в любую минуту на подвиг во имя Родины, рассказывает эта книга. Издание рассчитано на массового читателя.

К $\frac{4702010200-268}{078(02)-86}$ КБ—028—014—86 ББК 68.66

ИБ № 5315

КРЫЛЬЯ НАД ОКЕАНОМ

Редактор **И. Андреев**

Художник **Г. Новожилов**

Художественный редактор **Р. Тагирова**

Технический редактор **Р. Сиголаева**

Корректоры **Н. Мейланд, Т. Крысанова**

Сдано в набор 11.04.86. Подписано в печать 17.09.86. А07828. Формат 84×108 1/32. Бумага типографская № 1. Гарнитура «Банниковская». Печать высокая. Условн. печ. л. 11,76+0,84 вкл. Условн. кр.-отт. 13,02 Учетно-изд. л. 12,6. Тираж 100 000 экз. Цена 65 коп. Заказ 1085.

Типография ордена Трудового Красного Знамени издательства ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес издательства и типографии 103030, Москва, К-30, Сущевская, 21.

и-
й,
—
—

кие
ан-
ых
ах,
ает

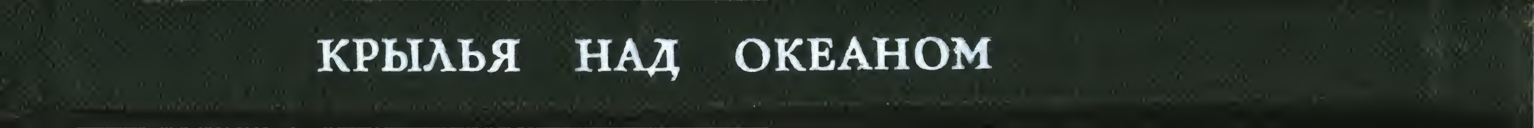
66

дат
Пе-
02.

тва
ии;

65 коп.

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ


КРЫЛЬЯ НАД ОКЕАНОМ